N° 335. — 8e Année,
(*Tous les Jeudis*)

9 Février 1905
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Nègres contre Blancs

Un match de foot-ball original

(Voir page 1061).

Publications Pierre Lafitte
La Vie au Grand Air — Femina — Musica

5, avenue de l'Opéra, **Paris**
Je sais tout — La Joie des Enfants

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSÉES

DRAEGER

Adresse Télégr: AMCHARLEY PARIS
Téléphone 549-77 509-36

SALON DE RÉCEPTION

C. L. Charley

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.
Agents pour l'Angleterre :

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.

Examen technique :
— Avez-vous assez de souffle pour gonfler rapidement un pneu de 90?...
— Si j'ai du souffle, bagasse! A cent cinquante mètres, je ferais tourner un moulin à vent.

Dans cent ans, environs de Moukden. Rien ne se perd.
Petits Chinois jouant au football.

— C'est une habituée du Bois... elle vient chaque matin en teuf-teuf.. c'est une dame très chic... nous l'avons appelée « la Grande Ourse ».

Sujet de dissertation française:
Démontrer que si le soldat de Marathon avait eu une motocyclette à son service, l'histoire grecque eût perdu un de ses plus beaux épisodes.

EMBROCATION ATHLÉTIQUE P. MÉRÉ
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent.
COMPLÉMENT INDISPENSABLE de l'entraînement AUX SPORTS
Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS
le Flacon 1f.50
Franco Gare 2f.10
3 FLACONS Franco Gare 5f.

APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g
FOURNISSEUR DES HÔPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue.

MOTRICINE
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter.- En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18; 274-28*

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

LE PRESERVATEUR DE CONDOM et le Vepttorpt (Dépos)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames.
6 échantillons extra et catal. illust. env. cont. 1f25 timb. ou mand.
Fabrication française. L. BADOR, seul vrai fabricant, *19, r. Bichat, Paris*

23, Avenue de la Grande-Armée PARIS
Automobiles
RICHARD-BRASIER
PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la
Coupe GORDON-BENNETT (1904)

M. BLANCHARD
Grand tailleur à façon, 14, rue Montmartre
OFFRE COMME PRIME
de ce jour au 1er Avril prochain, aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, la façon GRATUITE d'un pantalon, et pour 12 francs, un gilet haute fantaisie d'une valeur réelle de 25 francs.

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 5f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

GLYCÉRINE SAVONNEUSE
SAVON LIQUIDE
délicieusement parfumé.
Conserve la Peau toujours nette et souple en la préservant des ENGELURES et des CREVASSES.
N'est pas caustique comme le Savon noir tout en étant aussi efficace.
L. T. PIVER, PARIS

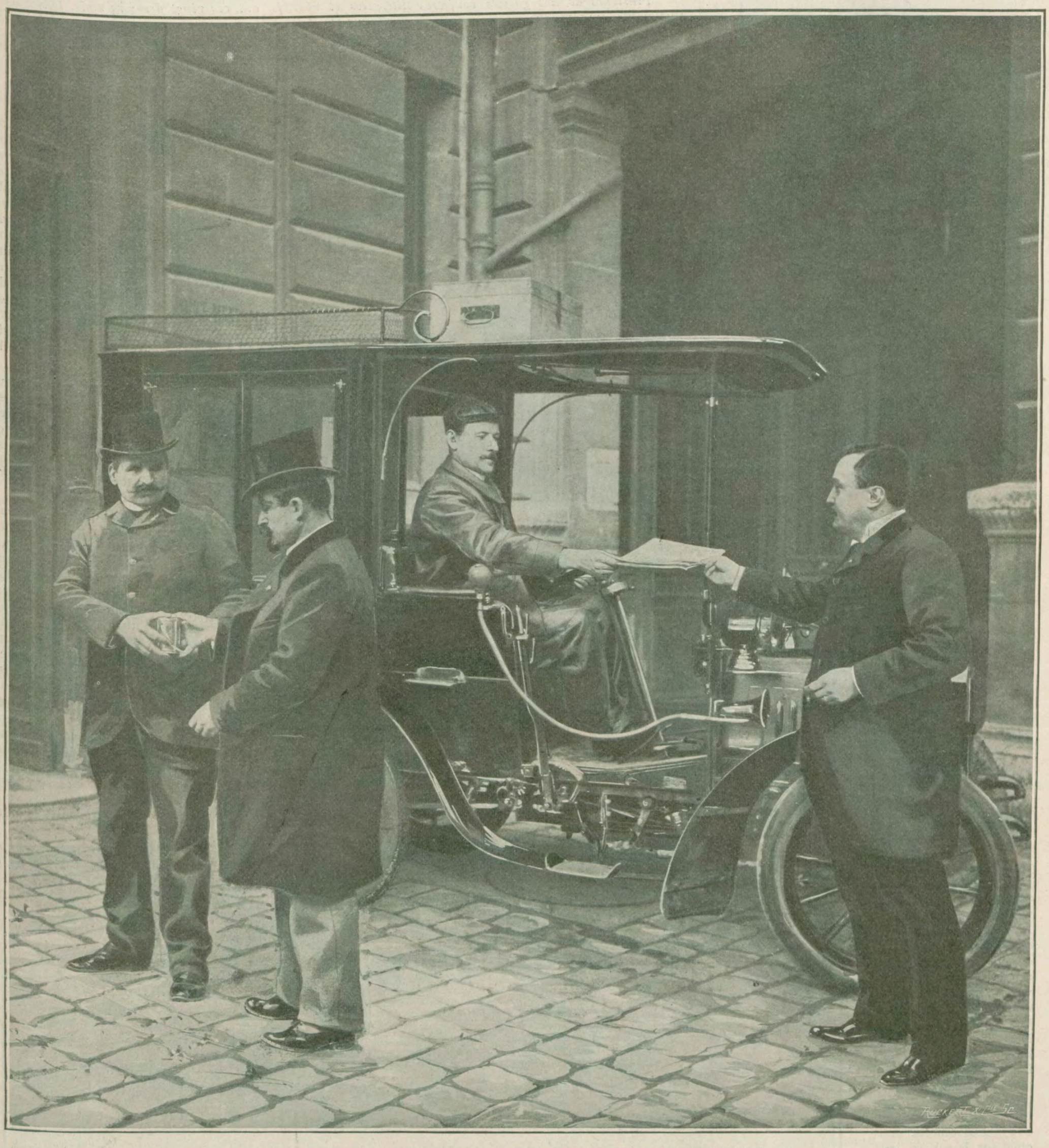
SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
QUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, Boul. St-Honoré, PARIS

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

9 FÉVRIER 1905. — N° 335
Pierre Lafitte et C^ie^, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1^er^)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET C^ie^, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ :
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . 1 fr. 50
LA PAGE. . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.



(Cl. Vérascope Richard.)

L'ARRIVÉE D'UNE BOMBE AU LABORATOIRE MUNICIPAL

Avec une force irrésistible, l'Automobile s'introduit peu à peu dans tous les rouages de la vie sociale. La voici employée au transport des explosifs soumis à l'examen du laboratoire municipal. Les récents événements ont montré les incomparables avantages du nouveau mode de locomotion au double point de vue de la rapidité de l'enlèvement des engins et de la sécurité du public.

LE CHIEN DES RÉGIONS BORÉALES

Notre excellent collaborateur M. Georges Dupuy vient d'arriver d'Alaska, du Klondyke et de certaines régions inexplorées entre la rivière Mackenzie, le Cap Prince-of-Wales et la mer de Behring.

Plusieurs de nos grands confrères littéraires et sportifs ont, ces vingt derniers mois, publié les émouvantes impressions du jeune écrivain sur la vie au Nord.

M. Georges Dupuy a écrit pour les lecteurs de la Vie au Grand Air *la chronique documentée qu'on va lire, sur le northland dog, le chien des pays arctiques, seul animal tracteur dans ces contrées où la neige recouvre la terre huit mois.*

Les diverses photographies qui illustrent ces pages furent prises par l'auteur au cours de son voyage.

M. Georges Dupuy.

Notre collaborateur est représenté dans le costume qu'il portait au cours du long et intéressant voyage qu'il vient d'accomplir dans l'Alaska polaire et au Klondyke, ce fameux pays de l'or.

« Mush! Mush! Mush on! » Voilà le cri de la vie du Grand Nord. C'est ce son qui passe sur le « trail » et que l'écho renvoie, de roc en roc, de ravin en ravin. C'est la joie et la peine imprécises de l'admirable animal de trait, à moitié loup, qui, en tête du pionnier arctique, explore le chaos où se cache le fascinant métal qui achète les consciences.

Mush! Mush on! Au pays de l'Or, le chien est une divinité passive qu'on adore et qu'on fouette. Peu de gens, même là-haut, savent l'origine de cette interjection bizarre : les vieux meneurs canadiens-français, les maîtres de ce sport des neiges, criaient autrefois sur leurs « teams » de chiens du Labrador : *Mache!* (Marche!) *Mache dan!* (Marche donc!), ce que les Anglais déformèrent en en faisant un verbe : *Mush* (avancer, marcher). *Mush on!* Les chiens du Grand Nord ont découvert le klondyke! Les chiens étaient au camp, lorsque le Danois Andersen trouva la « paye » dans un repli du Bonanza, en 1897 Les chiens, couchés sur le rebord gelé des puits de prospect, virent retirer des graviers les premières pépites.

J'eus une impression très vive de la valeur des chiens le jour de mon entrée dans l'excentrique village de Dawson-City en décembre de 1900. Mon pauvre camarade Ben Downing, le postier de Fortymile — tué l'hiver dernier par les Innuites — quittait la capitale de l'Or, cette après-midi-là, en compagnie d'Elie Verreau, son fidèle lieutenant. Leurs sleighs indiennes, aux paniers en cordes de boyaux, étaient chargées de 800 livres de « malle » pour le versant américain, Eagle City et le Tanana.

A chaque traîneau, douze magnifiques « malamutes », à mâchoires de loup, au pelage fauve, aux membres puissants, attendaient devant le Post Office, couchés à la queue leu leu.

Dès qu'ils sentirent les bras de leurs meneurs imprimer aux traîneaux la secousse qui décolle les patins gelés sur la neige, les deux leaders se relevèrent d'un bond, rétablirent l'ordre de leur team respectif par un aboiement impérieux, puis, au commandement enroué du grand Downing, tous, d'une seule traction, emportèrent hommes et fardeaux vers l'Ouest. Je restai, je m'en souviens, de longues minutes à les voir disparaître dans le jour

***Spring*, huskie du Jukon.**

Le célèbre leader des « teams » de M. Georges Dupuy au Klondyke et en Alaska. Spring mesure 98 centimètres au garrot et pèse 205 livres anglaises.
Le chien du Klondyke est le collaborateur du pionnier du Nord, son ami, son partenaire.

Un team de trait sur le Jukon.

Sept chiens huskies tirent ici 2.200 livres anglaises. Cette race adore le travail de harnais, c'est sa fierté, son rôle reconnu.

Un « team » en éventail.

Dans les plaines glacées de la Mackenzie River, au nord d'Alaska, les chiens sont attelés, séparément, à de longues cordes et fournissent ainsi un effort énorme et traînent les plus lourds fardeaux.

gris, écoutant la voix des « mail carriers » qui s'affaiblissait dans la distance :

— ... Mush! Mush! Te boy! Te boy! Yoo-Yoo!...

Les quatre races distinctes qui vivent en Alaska, au Jukon et dans les territoires de la Mackenzie, sont le huskie, le malamute, le malamute hound (venu du Labrador) et l'esquimau. Tous ces chiens descendent du loup arctique, de générations immédiates. La plupart des chiennes qui mettent bas dans les camps ou les villages indiens, généralement inaptes au travail du traîneau à cause de leur faiblesse d'épaules, retournent chasser avec les « packs » sauvages.

Il existe là-bas, naturellement, un grand nombre de croisements du chien de trait produits par l'immigration des animaux domestiqués au Canada et aux Etats-Unis. On y rencontre le massiff, le typie (sorte d'épagneul long), le terre-neuve et le shepherd ou collie.

Le collie est un joli chien, fin, à tête allongée, assez haut de membres, très bien couvert et d'une grande puissance de reins. C'est un « leader » idéal.

Le harnais du chien se compose d'un gros collier rond dans lequel sa tête est passée et de deux traits de cuir que maintient une courroie passant sur le dos.

Une chose fort curieuse à noter : le chien malamute est une brute méchante et forte qui n'entend que les cris, les onomatopées. C'est pour lui que furent créés le « Gee! » et le « Hâa! » indiens (à droite, — à gauche).

Le pur huskie, par contre, est généreux, fidèle, rapide et susceptible d'éducation. Mon « Spring » me comprenait admirablement. Pardonnez cette exagération apparente, mais il est exact que souvent j'ai « causé » avec mon leader, là-haut, dans le désert de neige. Assis devant moi, majestueux et énorme, Spring encourageait par de courts grognements mes dissertations à son profit sur la race canine ; ses yeux intelligents approuvaient visiblement mes idées. Il y avait aussi une vieille romance de Pierre Dupont, que je chantais parfois au camp et qui avait le don de le transporter d'une joie extraordinaire. Il réveillait les échos de ses aboiements insensés. Je serais certainement devenu sourd, si je n'avais eu l'esprit de varier mon programme.

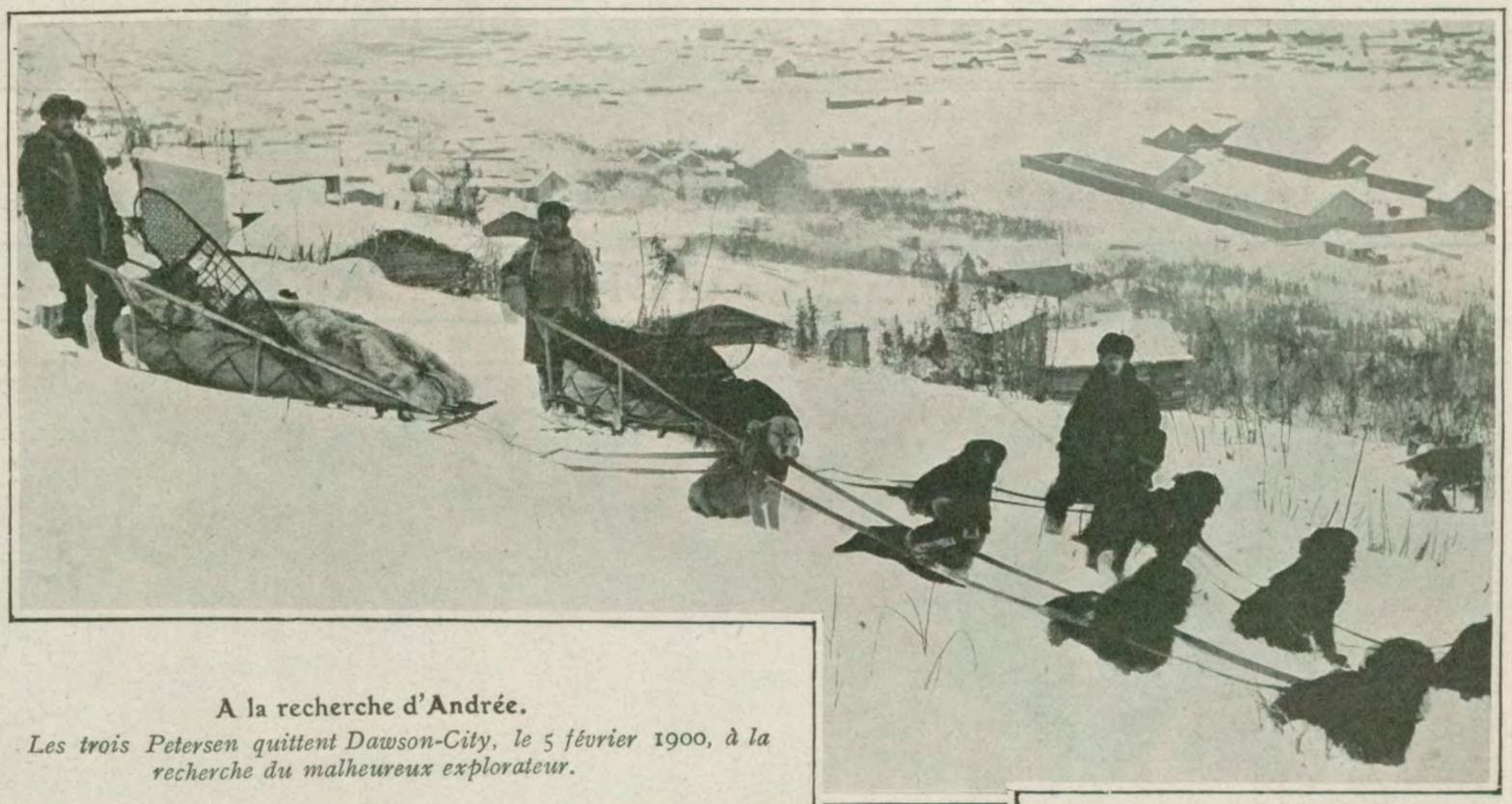
Le chien du Klondyke adore le travail du harnais ; c'est sa fierté, son rôle reconnu, sa supériorité sur le reste des chiens. Il est le collaborateur du pionnier du Nord, son ami, son partenaire. Il sait toutes ces choses. Préoccupé seulement de sa tâche, il y concentre sa vie instinctive. C'est en justification de ce labeur que le soir, après trente ou quarante milles sur le trail blanc, il reçoit sa ration de poisson gelé, de lard ou de farine de maïs, selon les possibilités du pays et les provisions du traîneau. Parfois aussi, à l'étape, harassé et affamé, il est obligé de partir à la chasse de son repas du soir!

Qui saura jamais les drames terribles de la lande polaire! Qui saura jamais le nombre des sauvetages émouvants accomplis par le leader d'un team dévoué à son maître, et que ses autres compagnons de trait vénèrent et admirent, de façon presque humaine!

Il faut le voir filer sur le trail lorsque, attelé à la sleigh, il conduit le reste de la meute. Il tire droit devant lui, évite l'obstacle avec précision, franchit ces distances considérables sans reprendre souffle, guidé par le guttural Rrâa!... Rrâa!... de son maître, qui le ramène ainsi dans la bonne voie, si parfois il s'en écarte ; s'il faiblit, le fouet de son maître vient lui caresser l'oreille et alors c'est une course échevelée et fantastique sur cette glace immuable.

Et après. les longs mois de travail, les sommeils inconfortables dans les trous de neige, les efforts inouïs sur les pentes de glaciers, les coups de fouet immérités et la blessure sanglante des éclats de glace qui entrent dans les pattes, le bon chien du Nord redevient loup, quand son maître est mort ou a fait fortune!

GEORGES DUPUY.



A la recherche d'Andrée.

Les trois Petersen quittent Dawson-City, le 5 février 1900, à la recherche du malheureux explorateur.

Front Street, à Dawson-City.

L'arrivée du postier de Name. Comme on le voit, elle ne manque pas de pittoresque.

NOIRS CONTRE BLANCS

Gérome, capitaine de l'équipe des Noirs.

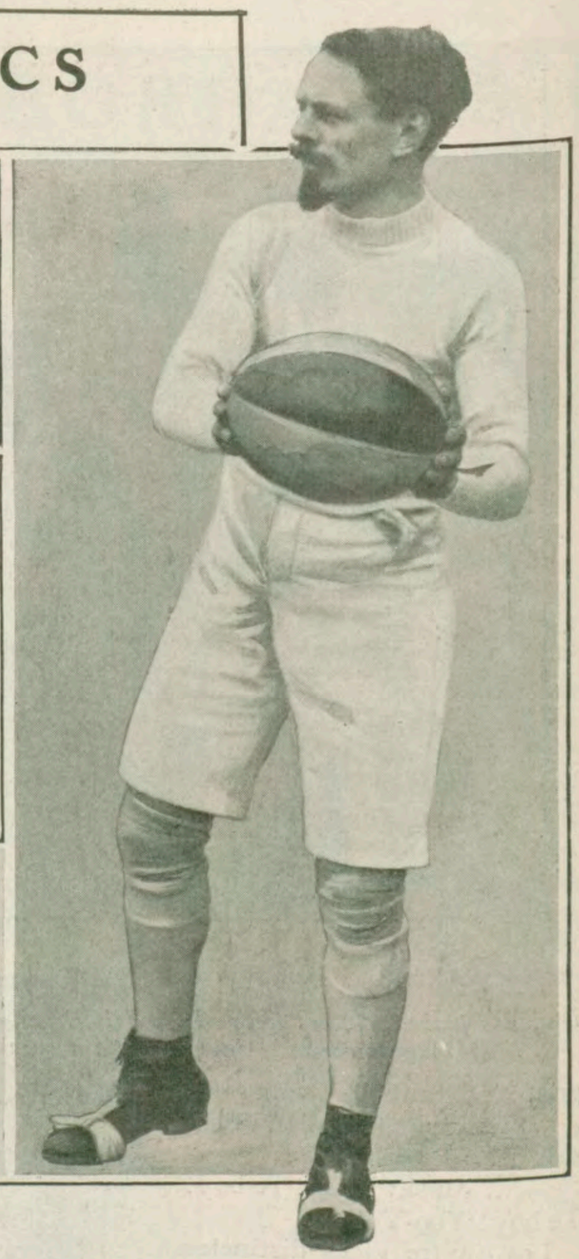
L'équipe de football des Blancs.

Le jeudi 2 février, un match de football mettait en présence au Parc des Princes quinze représentants autorisés de la race blanche et quinze avérés nègres. Le match a obtenu auprès d'un public nombreux un égal succès de gaieté de bon aloi et d'intérêt sportif.

Très supérieurs à leurs incolores adversaires par leurs avants, les nègres ont triomphé par six points (un essai, un but sur coup franc) à cinq points (un essai, un but). CH. GONDOUIN.

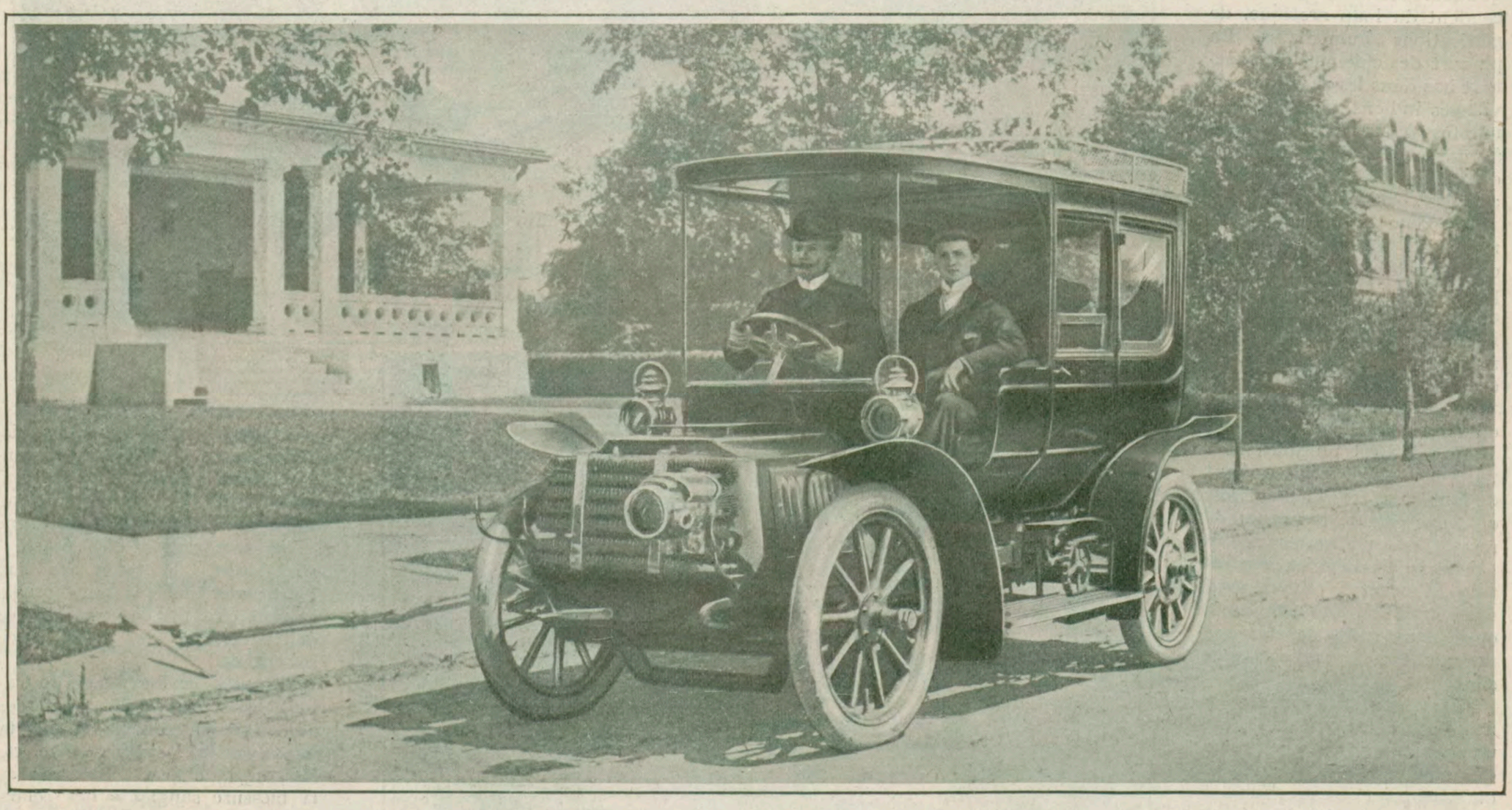
L'équipe de football des Noirs.

Les fils de Cham ont triomphé des fils de Japhet par six points à cinq.



Frantz Reichel, capitaine des Blancs.

M. GEORGES GÉRALD A SAINT-LOUIS



M. Georges Gérald, commissaire général du Gouvernement français, conduisant son automobile de Dietrich, à Saint-Louis.

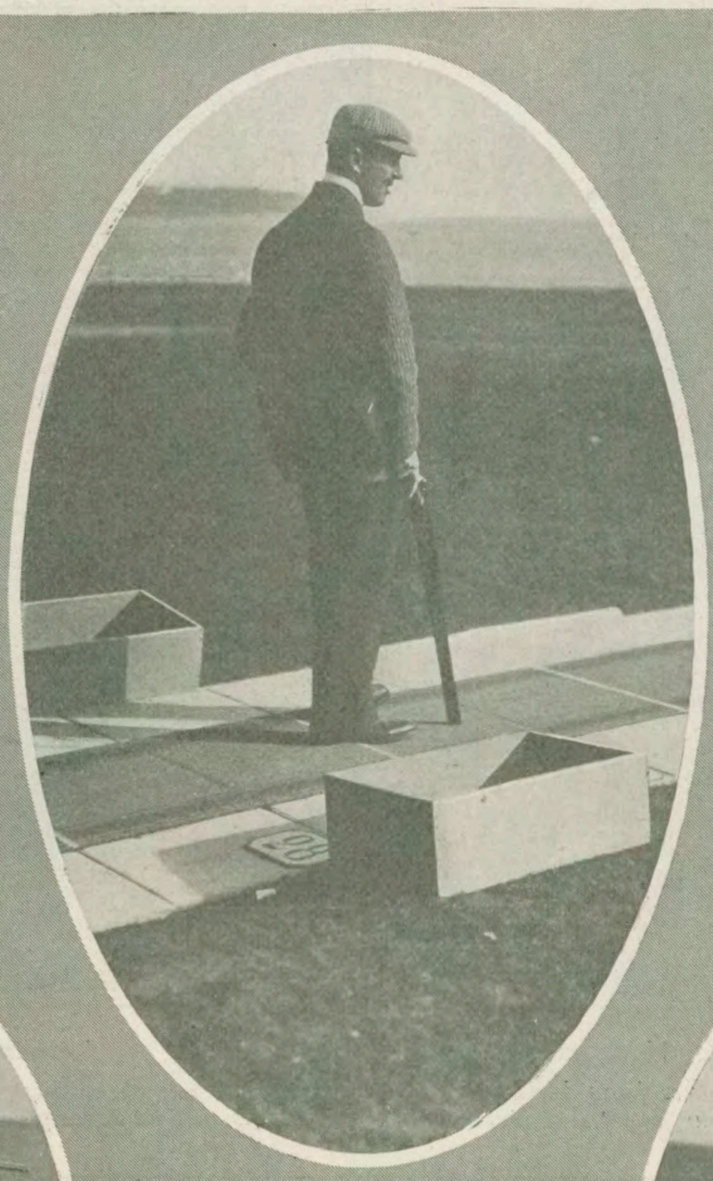
Le commissariat général de France à l'Exposition de Saint-Louis possédait deux automobiles. L'une d elles, une de Dietrich, fut souvent pilotée par le commissaire général lui-même. Or, s'il est relativement simple de conduire une auto en Europe, en France surtout, il n'en est pas de même aux Etats-Unis, où les routes (?) à l'état embryonnaire se parsèment d'obstacles les plus variés. Quant aux meilleures rues des villes, le mieux est de leur accorder le bénéfice du silence. Ceci fait donc le plus grand honneur à l'habileté sportive de M. Gérald, qui sut ajouter ce succès du sportsman (si prisé des Américains) à tous ceux du commissaire général.

LE TIR AUX PIGEONS

On vient de disputer au tir aux pigeons de Monaco la Grande Poule d'Essai.

Cette épreuve, qui sert de préface au Grand Prix annuel, a été chaudement disputée.

Elle a été gagnée par : 1. le comte A. de Lazar, 15/15; *2. M. de Lesse,* 14/15; *3. Sir Freake,* 13/14; *4. M. Roberts,* 10/11.



Comte A. de Lazar,
vainqueur de la Grande Poule d'Essai de Monaco.

Docteur Freake,
3e de la Grande Poule d'Essai.

M. Roberts,
4e de la Grande Poule d'Essai.

M. Moncorge,
un des meilleurs fusils de Monaco.

En quoi consiste le tir aux pigeons?... Beaucoup de Parisiens le savent à peu près pour s'être arrêtés, cinq ou dix minutes, près de l'entrée du stand du Bois de Boulogne. Chaque jour de tir, il y a là des curieux, accotés contre la grille, et leurs réflexions, ma foi, ne manquent pas d'intérêt pour l'observateur qui aime à se rendre compte des impressions de la foule.

C'est en Angleterre que ce passe-temps est né. Il eut même de curieux débuts, à l'auberge des *old hats*, ainsi nommée parce que, précisément, on plaçait les oiseaux, non dans des boîtes, mais sous de vieux chapeaux.

Comment installe-t-on un tir aux pigeons?

La grosse question est de trouver un emplacement convenable, permettant de tirer sans aucun danger pour le public, pour les voisins. Et cela n'est pas toujours facile.

Autant que possible, il faut pouvoir disposer d'un terrain représentant un demi-cercle de 300 mètres de rayon. De cette façon, le tireur se trouvera au centre du grand diamètre de ce cercle, quelle que soit la direction dans laquelle il tirera.

Si l'on ne peut obtenir une telle superficie, il faudra entourer le champ de tir, non pas seulement d'un simple grillage ayant pour but d'indiquer au public les limites du tir, mais d'un mur qui sera d'autant plus élevé que le champ de tir sera plus petit.

Comme le lecteur l'a déjà vu plus haut, on place les pigeons dans des boîtes. Ces boîtes sont au nombre de cinq, espacées les unes des autres de 5 mètres, et elles se trouvent sur une ligne imaginaire qui est un peu courbée, de façon que les boîtes de droite ou de gauche soient à peu près à la même distance du tireur que celle du milieu.

Le tireur, placé entre 20 et 30 mètres des boîtes, ne sait pas laquelle s'ouvrira.

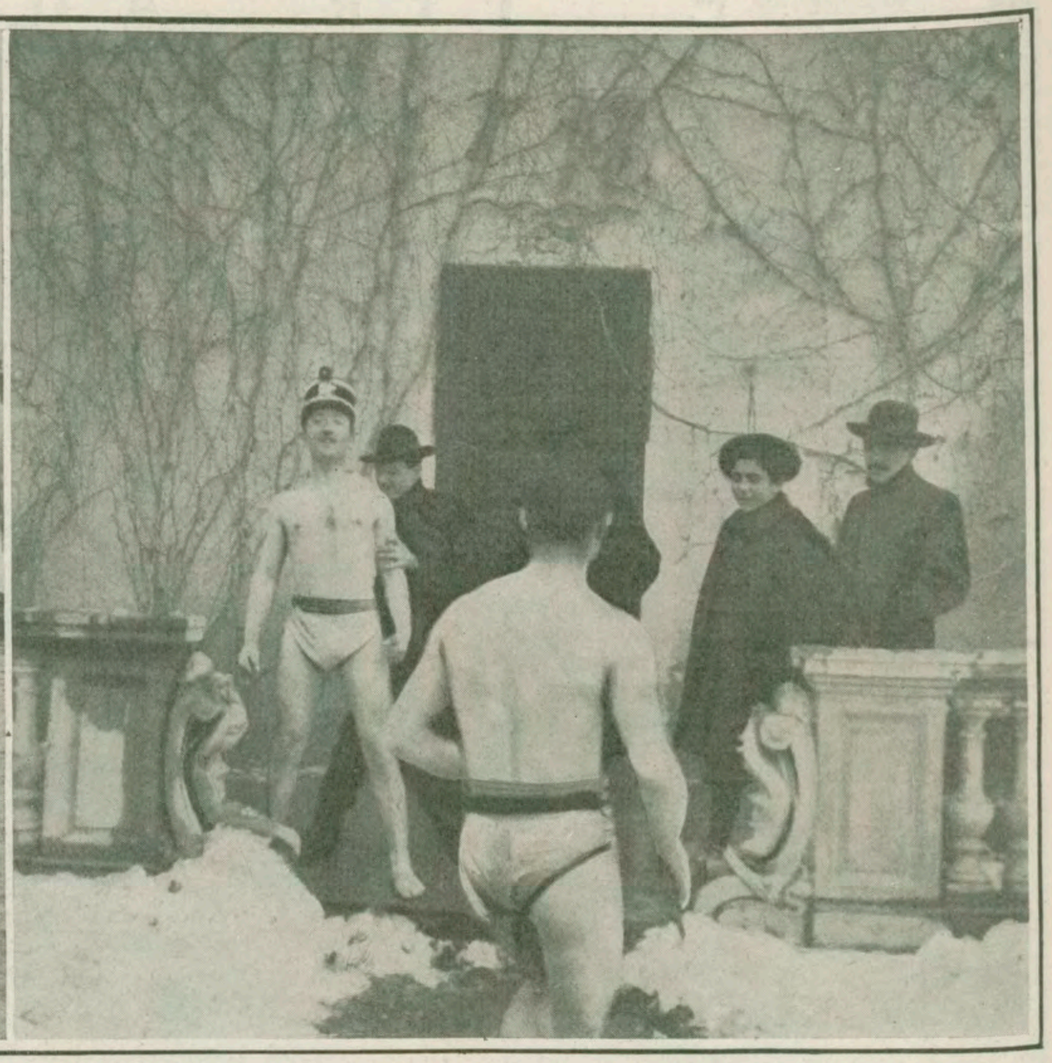
Donc, voici le tireur sur la planche. Il regarde attentivement les cinq boîtes. Il a le droit de mettre à ce moment l'arme à l'épaule et de l'y conserver. Mais c'est un mauvais système; il vaut mieux désépauler pour donner le commandement et attendre le moment de faire feu. En effet, dans cette position d'attente, on peut surveiller beaucoup mieux les boîtes à surprise et, dès qu'une d'elles s'ouvre, diriger le canon vers le point qu'il faut atteindre.

La vérité est que le tir aux pigeons est très difficile, et coûte très cher. Il ne suffit pas, en effet, d'abattre l'oiseau, il faut encore qu'il tombe en dedans de la limite qui est indiquée par une grille. Pour cela, il faut toucher l'oiseau en plein; autrement, il a la force d'aller mourir au delà de la limite, et il ne compte pas.

R. DE VALSAY.

Un Concours de Natation par 2 degrés au-dessous de zéro

L'arrivée du vainqueur du Concours de Natation.



Le vainqueur se fait masser dans la neige.

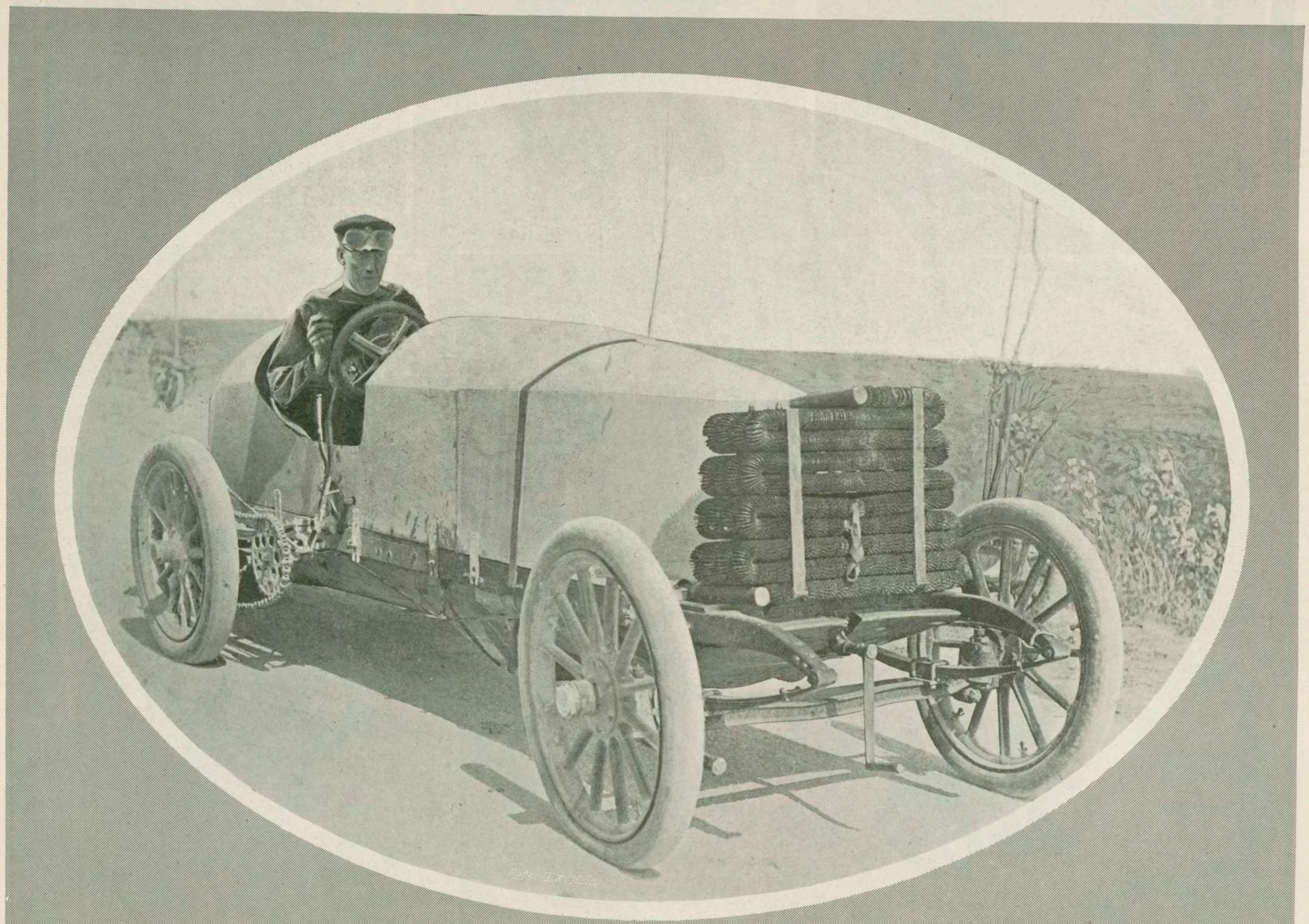
La Société « Rari Nantes » de Milan a fait disputer ces jours derniers dans le fleuve Variglio un grand Concours de Natation. C'est par une température atmosphérique de 2 degrés au-dessous de zéro que les intrépides nageurs ont fait le plongeon dans le fleuve dont la température n'était que de 2 degrés au-dessus.

UNE COURSE DE TOBOGGANS SUR ROUTE

L'arrivée du vainqueur de la Course de Toboggans de Morez (Jura).

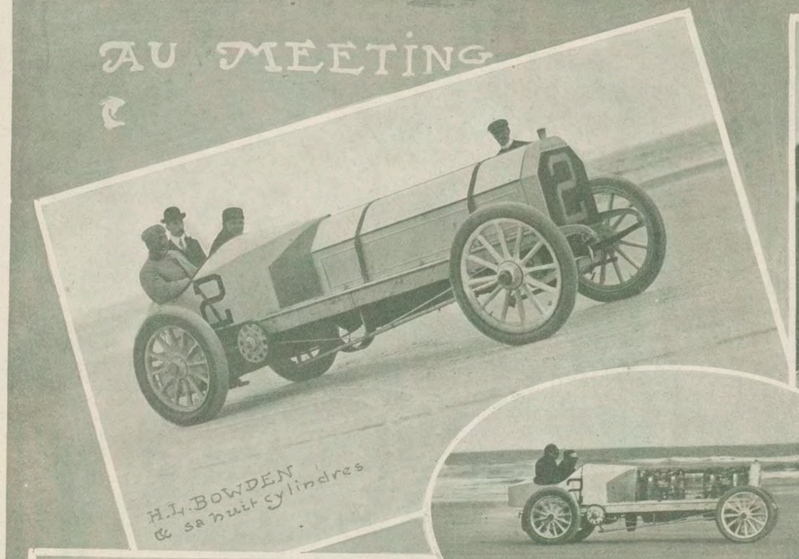
L'Union Sportive Morézienne vient de faire disputer une intéressante course de toboggans sur la grande route de Paris à Genève, à Morez. Deux cents concurrents se sont trouvés aux prises sur un parcours de 3.500 mètres. Notre photographie représente le vainqueur de la course sortant du dernier virage avant l'arrivée.

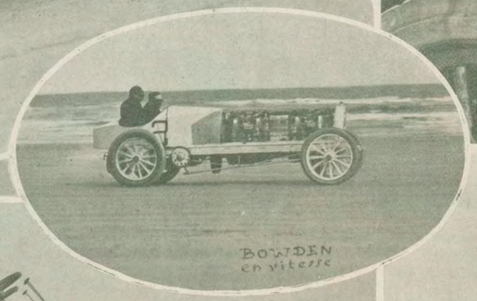
UNE VICTOIRE FRANÇAISE

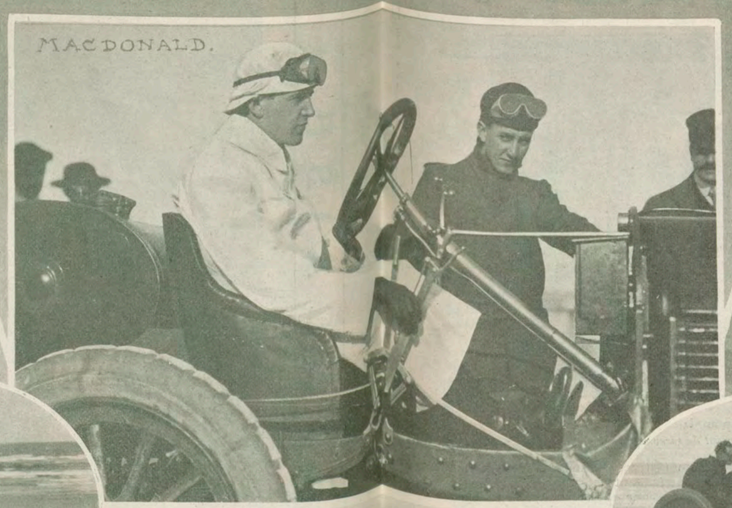


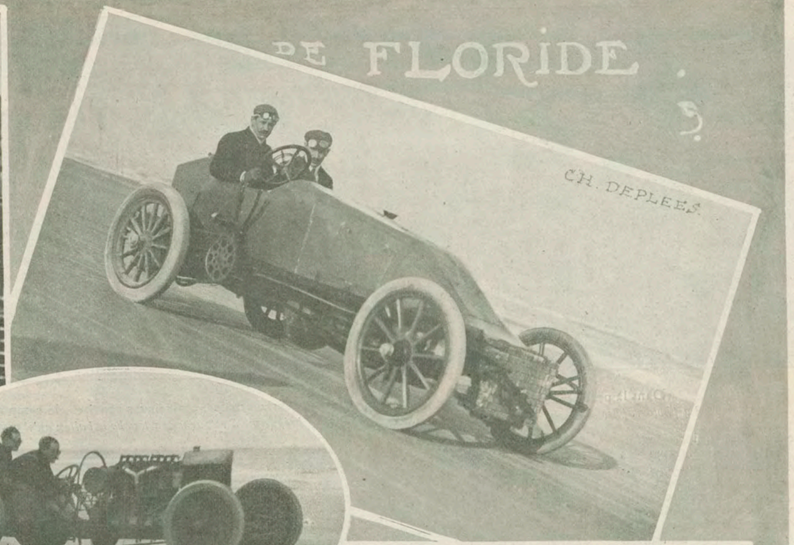
Fletcher, qui a couvert, au meeting de Floride, les 100 milles (160 kil. 932 m.) en 1 h. 18 m. 24 s. sur sa voiture *de Dietrich*, munie de pneumatiques *Continental*.

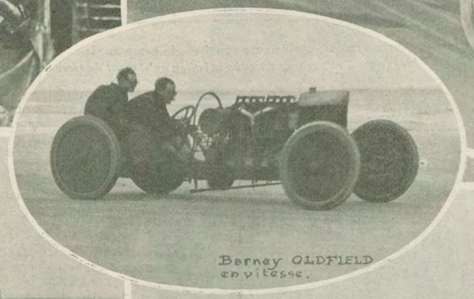
AU MEETING DE FLORIDE.



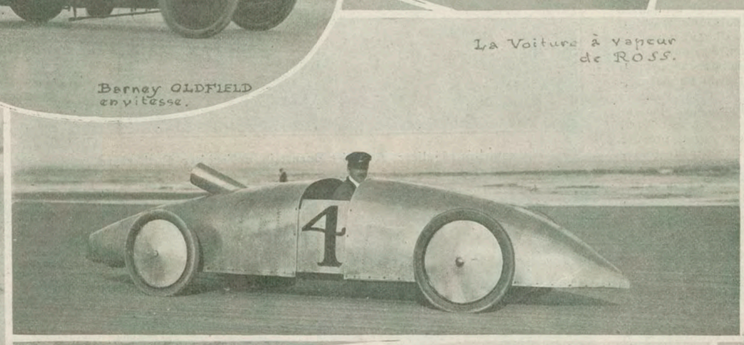

BOWDEN
en vitesse



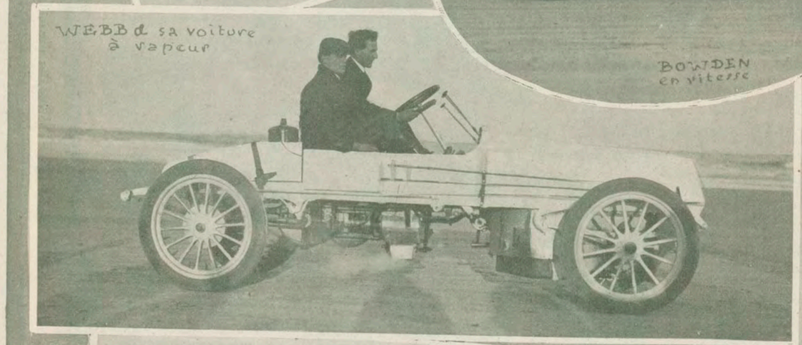


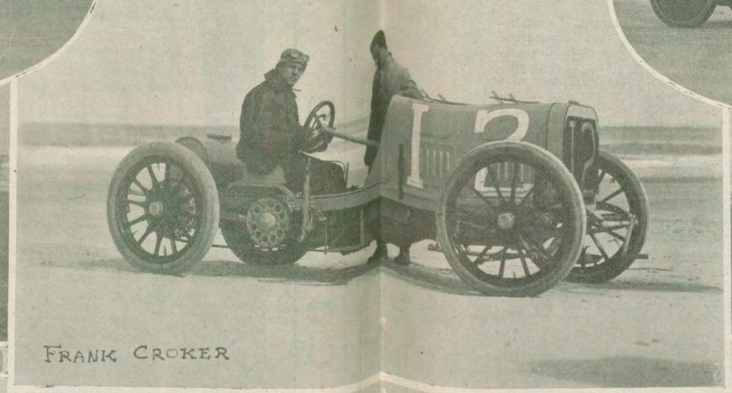

Barney OLDFIELD
en vitesse.

La Voiture à vapeur
de ROSS.



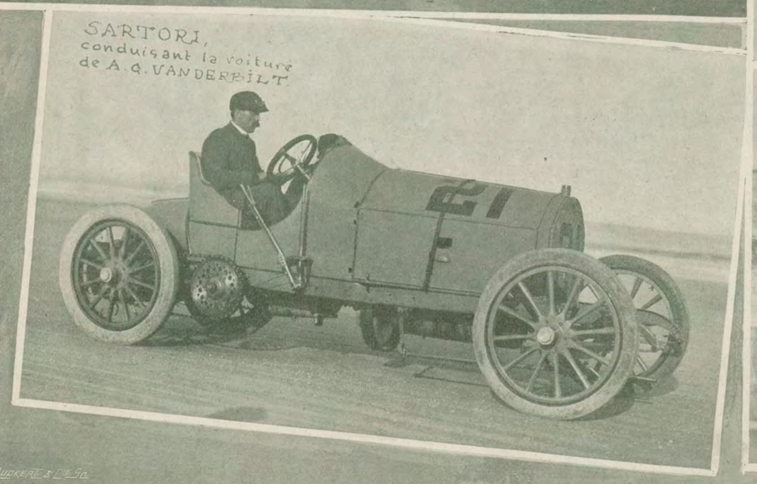
WEBB & sa voiture
à vapeur





FRANK CROKER

SARTORI,
conduisant la voiture
de A.G. VANDERBILT



La Voiture de Croker
après l'accident.

BERNIN & BROKAW.

Photographies prises au cours du Meeting automobile de Floride, par notre correspondant spécial.

DEUX MATCHES DE FOOTBALL-RUGBY

Dans la première mi-temps, le Racing attaqua et menaça sérieusement, à plusieurs reprises, le camp anglais.

La photographie ci-dessus montre l'arrière du Racing, Aubry, se préparant à retourner en touche le ballon qu'il vient de recevoir.

Le prestige des équipes anglaises, fortement atteint par les successives défaites que les équipes parisiennes infligèrent récemment aux adversaires qui leur vinrent d'outre-Manche, brille à nouveau du plus vif éclat, après la belle victoire remportée dimanche par le Guy's Hospital sur le Racing Club de France.

Nos visiteurs, désireux de ne rien perdre de la bonne réputation qu'ils ont auprès du public parisien qui avait eu déjà plusieurs occasions d'admirer leur jeu rapide et brillant, avaient réuni une équipe de tout premier ordre. La victoire leur fut toutefois durement disputée et les Racingmen réussirent même à mettre leurs adversaires en échec pendant toute la première mi-temps à la fin de laquelle ils avaient l'avantage par 5 points (1 essai, 1 but) à 0.

La seconde partie du match fut par contre nettement à l'avantage des Anglais. Leurs avants, très supérieurs dans le travail de la mêlée à leurs huit adversaires, donnèrent maintes et maintes occasions à leurs demis de faire travailler une ligne de trois-quarts comme il a été rarement donné [de voir sur un terrain français. Trois essais résultant de la tactique la plus classique et la plus précise furent ainsi marqués par les lignes arrières du Guy's Hospital, et leur donnèrent le gain de la partie par 9 points à 5.

Au résumé, la partie parfaitement disputée peut donner une idée de la valeur d'une des premières équipes françaises comparativement à celle d'une équipe anglaise de première série. L'aspect général et le résultat de la partie indiquent que si nos joueurs ont réalisé de grands progrès, il leur reste encore beaucoup à apprendre, surtout pour

Une mêlée régulière. A droite Bernstein, et l'arbitre, Rutherford.

A Saint-Cloud.
Les Havrais menacés.

Le ballon, après une touche, est remis en jeu sur les 22 mètres stadistes.

Une mêlée au centre du terrain.

l'attaque, dans toutes les lignes de leurs équipes. De fréquentes rencontres avec des quinze de la valeur du Guy's Hospital les mèneront sûrement dans la voie du progrès. C'est la grâce qu'il faut leur souhaiter.

En même temps se jouait au terrain de la Faisanderie une partie entre le Stade et le Havre Athletic Club, partie très intéressante. Jeu ouvert très bien mené. L'équipe du Havre a montré une fois de plus sa cohésion, son ensemble et sa vivacité, mais elle a dû succomber par 22 points à 8.

CH. GONDOUIN.

LA LEÇON D'ATHLÉTISME

PAR BONNES, CHAMPION DU MONDE

Il n'existe jusqu'à présent aucun traité, aucun manuel sur le travail des poids et des haltères. Quelques pages ont été publiées sur ce sport; elles ne constituent pas, en réalité, l'exposé d'une méthode. A peine y trouve-t-on plusieurs conseils dont les débutants soient susceptibles de profiter. D'une manière générale, il convient de reconnaître la très grande difficulté qu'il y a à faire un cours théorique d'athlétisme. La moindre pratique est infiniment préférable. Nous avons eu la bonne fortune de rencontrer au gymnase Pons le champion du Monde des poids et haltères, Bonnes, en train de faire travailler un de ses élèves. Il a bien voulu nous résumer en un article pour les lecteurs de la Vie au Grand Air *quelques indications et quelques conseils dont les néophytes de l'athlétisme et tous ceux qui en général travaillent les poids sans méthode tireront grand profit.*

Comme en toutes choses le mieux est d'être sincère, je voudrais sans autre préambule dire que le travail des poids et des haltères demande beaucoup de persévérance.

Pour arriver à un beau résultat, il faut travailler; les hommes les mieux doués par la nature n'en sont pas dispensés.

Ce raisonnement s'applique évidemment à tous les sports, mais jamais il n'a été plus vrai que pour ce sport extrêmement ingrat, qui est celui du travail des poids.

Tout jeune homme doit bien se pénétrer de cette idée que s'il ne veut pas s'entraîner avec méthode et assiduité, non seulement il n'arrivera à rien de bon, mais encore il fatiguera son régime musculaire sans en augmenter la force.

Lorsqu'un débutant se décide à travailler les poids, il faut qu'il s'arme de patience, car ce n'est pas au bout de quelques séances d'entraînement qu'il arrivera à faire fort, même s'il est naturellement fort.

Dans le sport des poids et haltères, il y a deux choses essentielles:

La bonne position pour le départ de l'arraché.

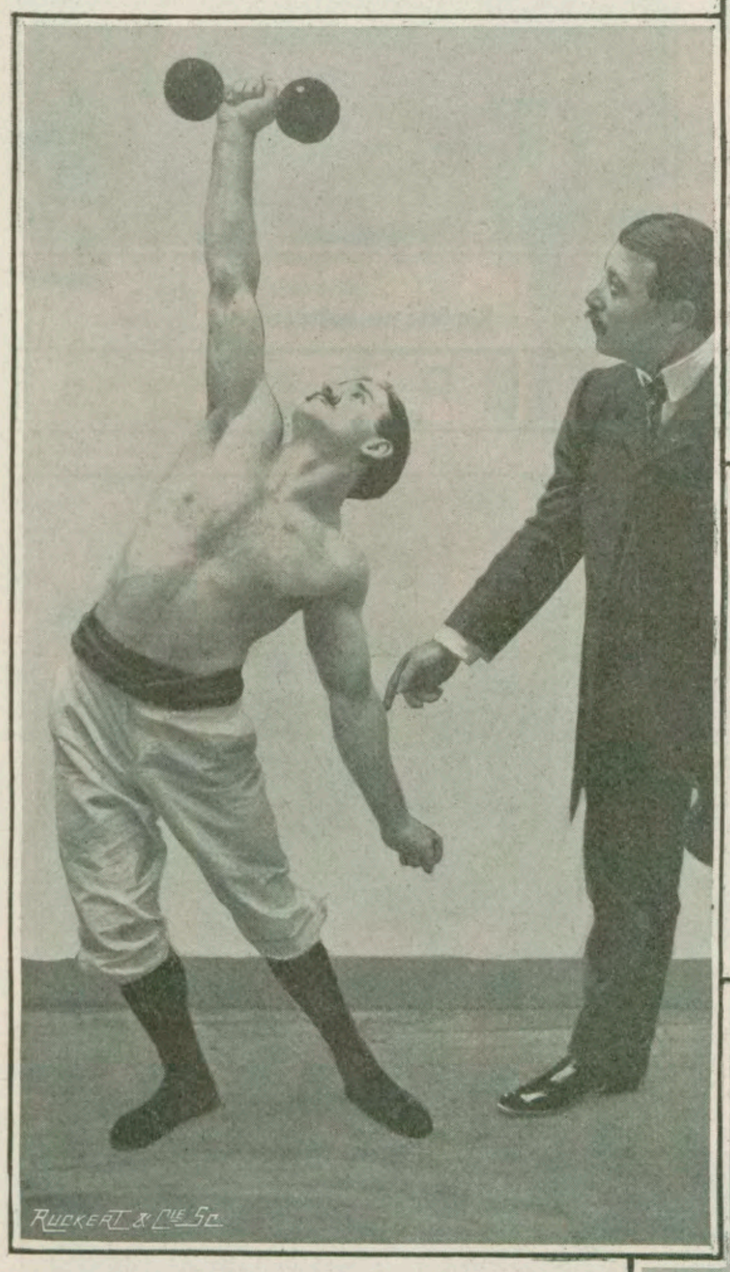
La main saisit bien la barre d'haltère. Les jambes légèrement écartées. Le pied gauche insensiblement en arrière du pied droit.

1° Exécuter correctement les mouvements;

2° Enlever le plus lourd possible.

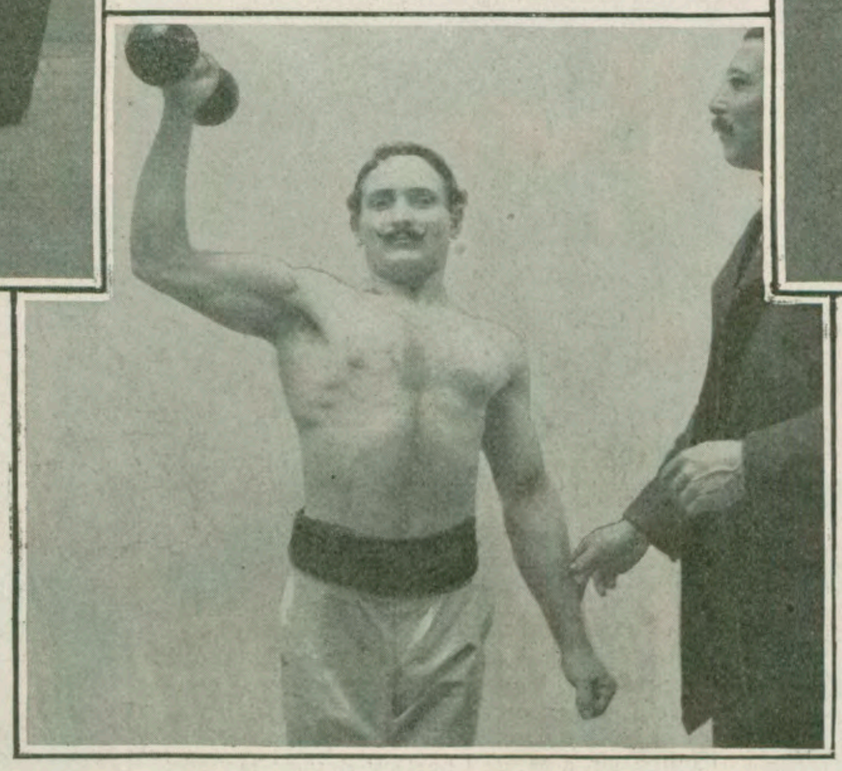
La première de ces conditions est plus essentielle que la seconde.

En effet, tout le monde sait que l'on « truque » les poids et que souvent on travaille des engins qui ne représentent pas la quantité pour laquelle ils sont annoncés. Eh bien, l'on «truque» les exercices, ce qui est beaucoup plus grave. Voici pourquoi «truquer» un mouvement, c'est avouer que l'engin que l'on travaille est trop lourd pour que le mouvement soit accompli correctement. Or, tous les truquages, sans exception, entraînent une mauvaise position du corps et, par conséquent, provoquent un effort néfaste qui a pour résultat de faire du mal aux muscles au lieu de leur faire du bien. En outre, et j'ajoute cela pour les amateurs d'esthétique, le mouvement qui accompagne un exercice non correctement accompli est le plus souvent disgracieux. Logiquement accompli, le travail des poids est un exercice salutaire.



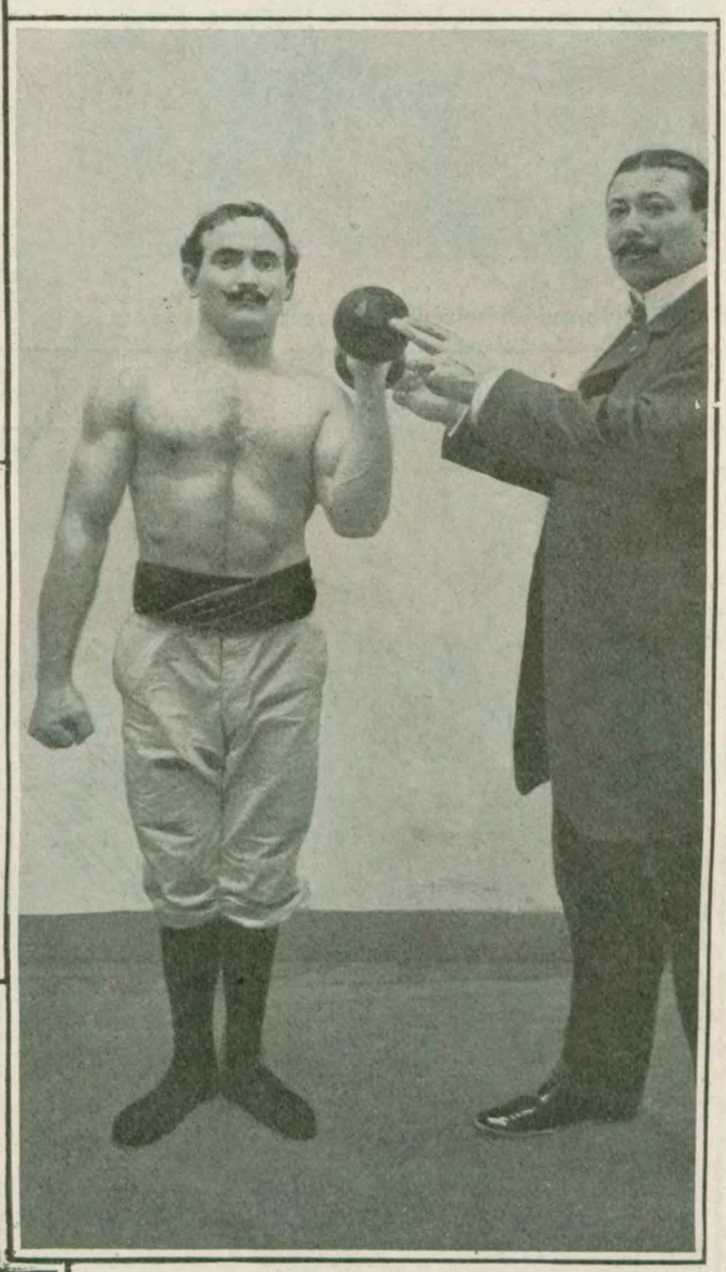
La finale de l'arraché.

Le bras doit être absolument perpendiculaire au sol, les reins infléchis en arrière et sur le côté, le bras gauche équilibrant la position du corps.



Deuxième temps du développé en haltère en cours d'exécution.

Le corps droit, le bras gauche détaché. Le poids doit s'élever perpendiculairement.

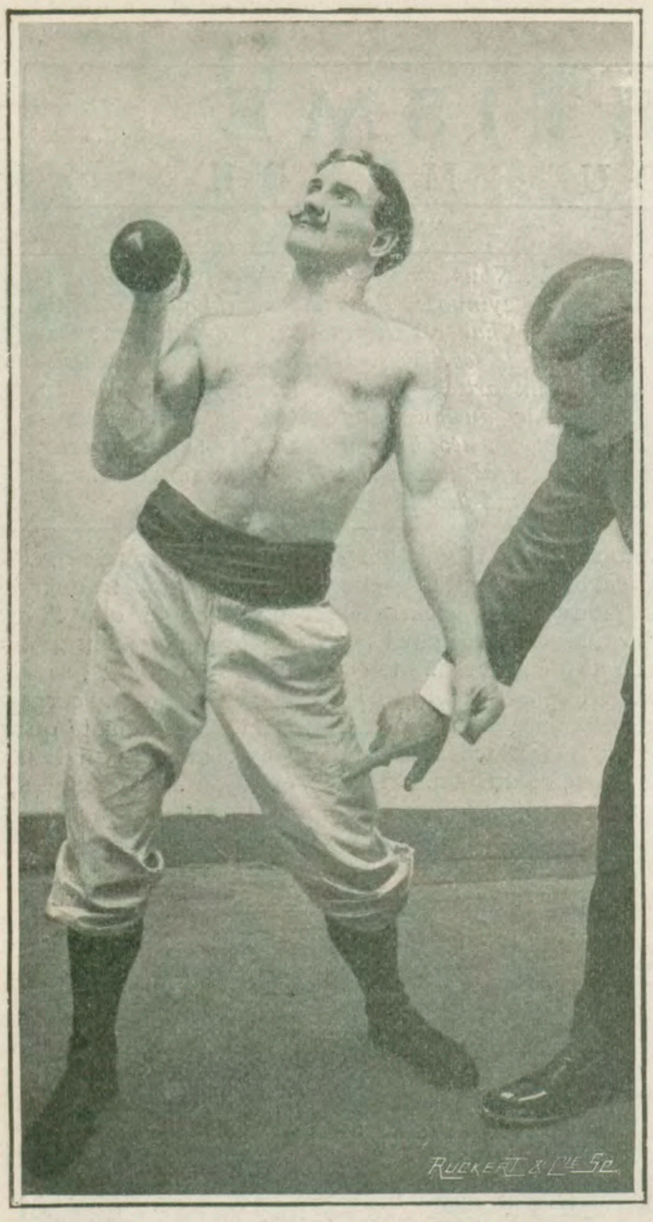


Le développé en haltère.

Premier temps. L'haltère est amené légèrement plus haut que l'épaule. Les pieds doivent rester joints et le corps droit. Le haut du bras bien attaché au torse.

Poussé à l'excès avec la préoccupation — qui devient une obsession — de vouloir faire quand même plus lourd que la nature ne le permet, ce sport aurait une tendance à devenir nuisible pour le sujet qui s'acharne, se crispe, se met en colère contre l'impossible auquel il ne peut arriver.

L'examen du bras tendu par la coiffe et par l'anneau nous entraînerait trop loin. Pour attaquer un engin quel qu'il soit, la position la plus simple est la meilleure. Pas de



Développé en haltère incorrectement exécuté.

crispations, pas de contractions inutiles de muscles. Le mieux est de se placer bien en équilibre sur les jambes devant l'engin. Après avoir pris sa respiration comme il faut — c'est là une question de sensation personnelle — on saisit l'haltère ou la barre énergiquement, sans grands gestes préparatoires qui ne riment à rien et sont plutôt d'un goût douteux.

L'arraché en haltère s'exécute ainsi : l'élève attaque l'engin après avoir bien assuré son équilibre, de façon qu'il ne tourne pas dans la main.

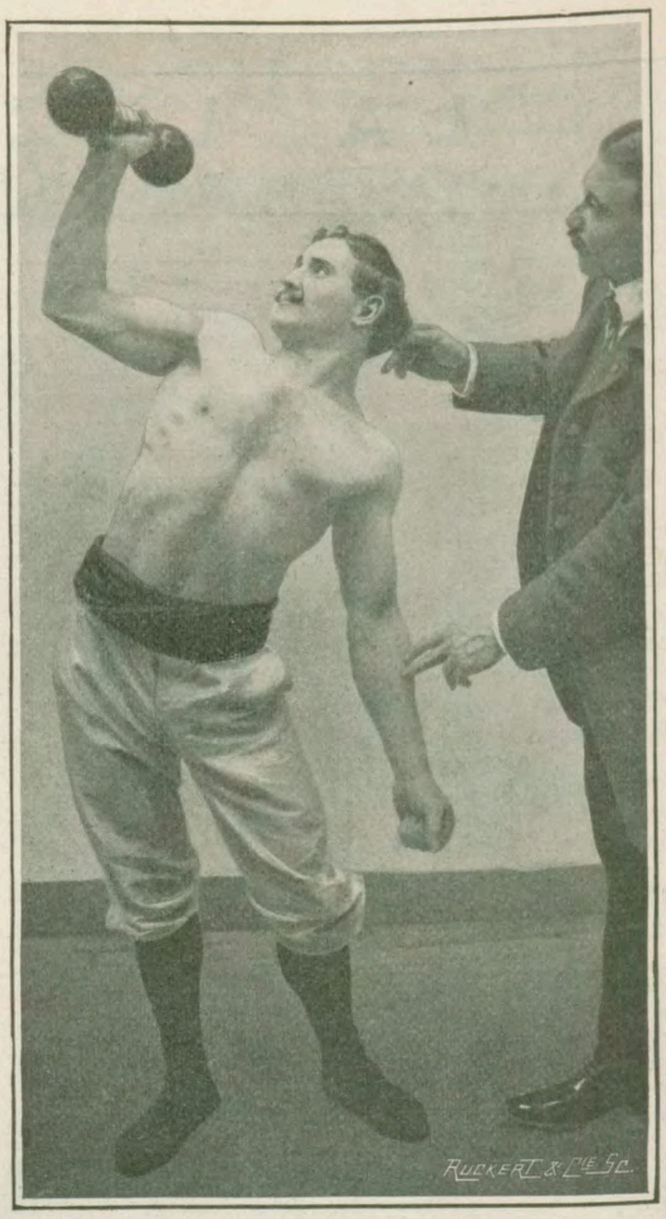
Il peut, s'il ne connaît pas l'haltère, le soupeser auparavant. Quand il l'a bien en main, il le repose sur le sol, l'attaque et le monte d'un seul coup à l'extrémité du bras, perpendiculairement, le torse légèrement renversé en arrière.

Le développé se fait en deux temps. Au premier temps, l'haltère est élevé à la hauteur de l'épaule, pas plus haut, sans quoi c'est « truquer » le mouvement, car une partie de la distance que doit parcourir l'haltère de l'épaule à l'extrémité du bras allongé serait ainsi déjà faite dans la lancée du premier temps.

Au deuxième temps, le corps restant droit, l'haltère est progressivement monté. Toute position inclinée du corps rend cet exercice incorrect.

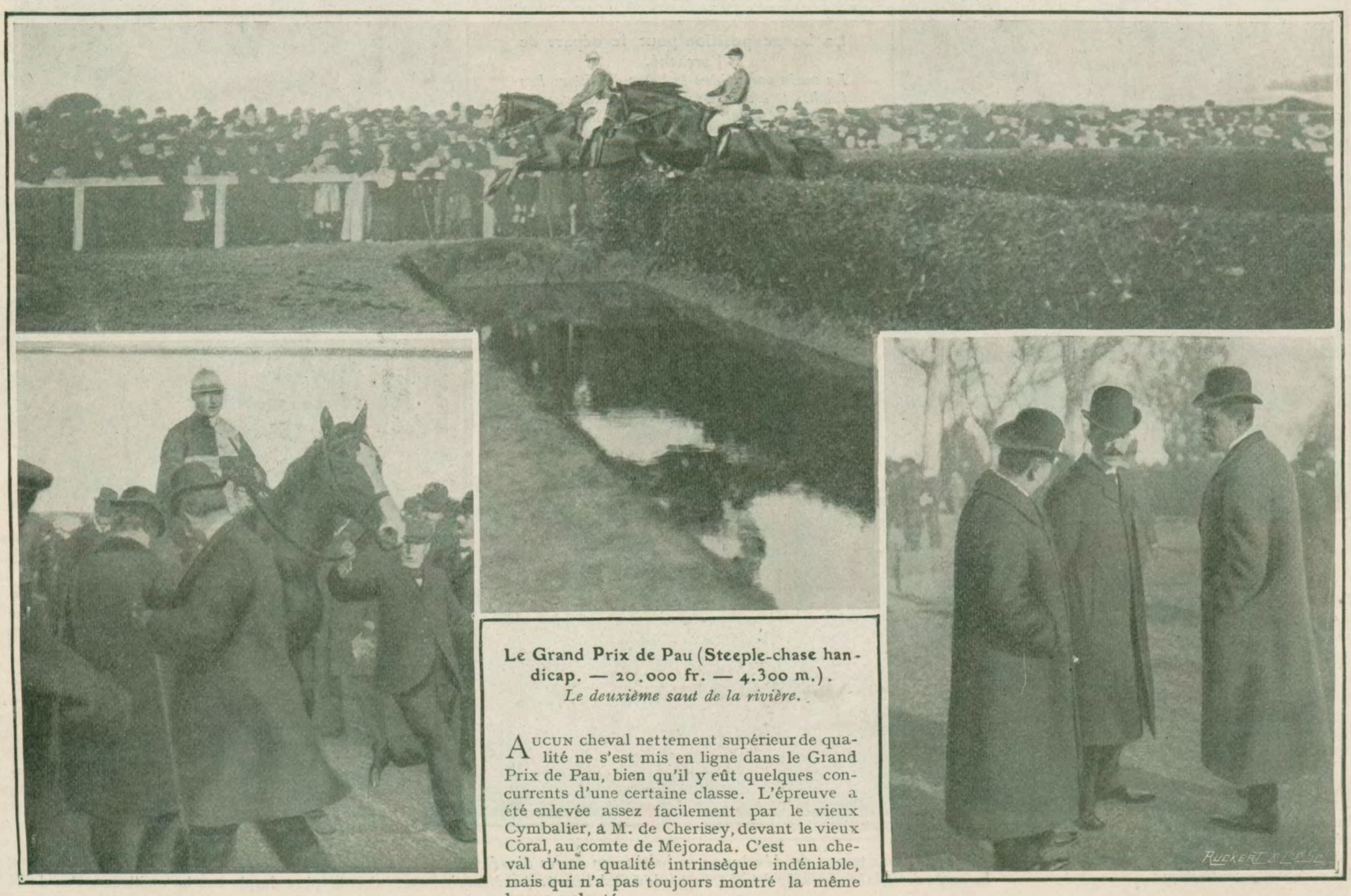
L'exercice du bras tendu mériterait bien une mention spéciale. On est plus ou moins doué par la nature pour faire des bras tendus. Plus l'homme a le bras court, plus la longueur du levier qui supporte le poids est diminuée, et par conséquent moins le poids se fait sentir.

J. Bonnes



Le jeté en haltère.

LE GRAND PRIX DE PAU



La rentrée de Cymbalier, le vainqueur.

Le Grand Prix de Pau (Steeple-chase handicap. — 20.000 fr. — 4.300 m.).

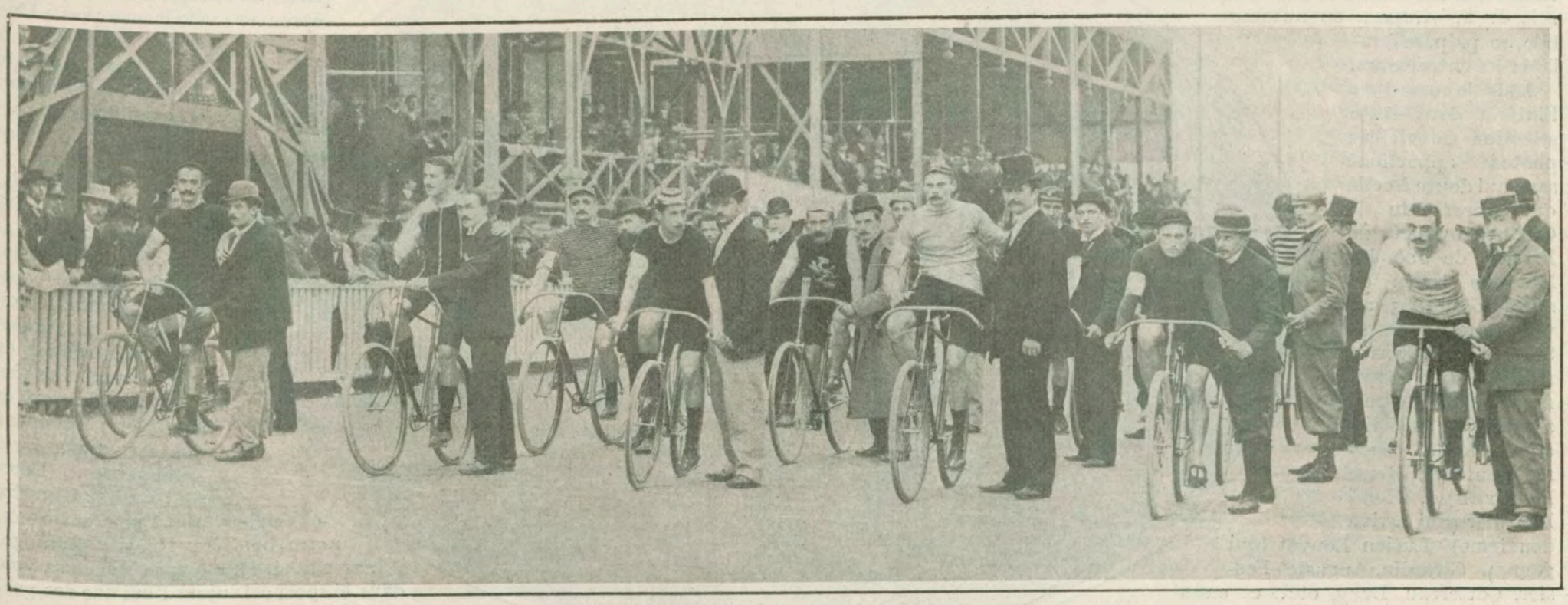
Le deuxième saut de la rivière.

Aucun cheval nettement supérieur de qualité ne s'est mis en ligne dans le Grand Prix de Pau, bien qu'il y eût quelques concurrents d'une certaine classe. L'épreuve a été enlevée assez facilement par le vieux Cymbalier, à M. de Cherisey, devant le vieux Coral, au comte de Mejorada. C'est un cheval d'une qualité intrinsèque indéniable, mais qui n'a pas toujours montré la même bonne volonté.

F. P.

Le comte de Cherisey et son entraîneur Robert.

VIEUX SOUVENIRS



Chereau, lancé par Tricot. | Fournier, lancé par Charron. | Cottereau, lancé par M. Clément. | Girardin. | H. Desgrange, lancé par Masi. | Velghe, lancé par Tappa | Depasse (Dary) par Lamplugh. | A. Fossier, lancé par David. | V. Mathieu. | Stella, lancé par Clérel.

Le départ du Championnat de France 100 kilomètres, en 1893.

Dix ans dans la vie ordinaire des choses ou des gens, c'est peu de chose. Il n'en est pas de même dans le sport cycliste dont les origines sont encore si récentes, qu'une semblable période nous reporte pour ainsi dire à son enfance.

On s'en rend compte en jetant un coup d'œil sur les clichés publiés ci-contre, choisis parmi ceux reçus pour notre concours des vieilles photographies, dont on trouvera d'autre part les résultats. Ce sont là de vieux et intéressants souvenirs.

Vieux habits, vieux galons ! clame mélancoliquement le classique « chand d'habits » qui emporte dans son sac les rutilants uniformes d'hier, chiffons inutiles aujourd'hui.

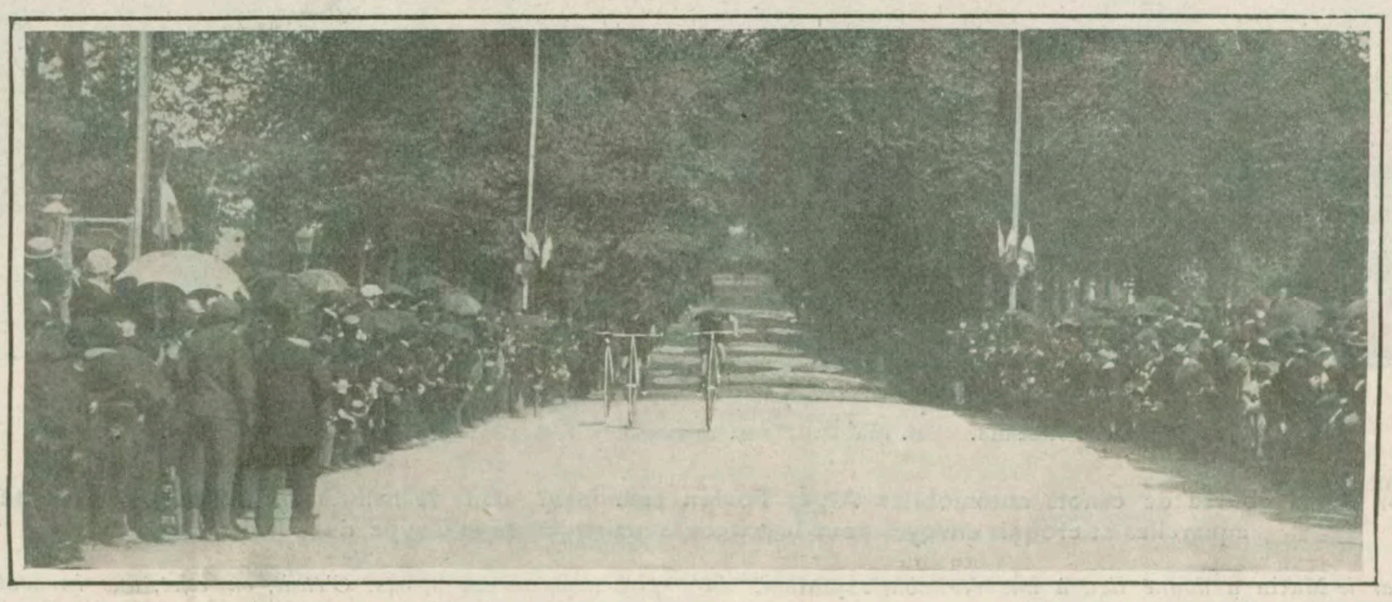
Vieux souvenirs, penseront en jetant un coup d'œil sur cet article tous ceux qui furent les acteurs ou les spectateurs des scènes qu'illustrent ces photographies. Pour le cyclisme, dix ans c'est un siècle, et la preuve en est que les événements d'alors nous apparaissent comme des faits quasi légendaires. Revoyez-les, et si vous faites partie des « vieux », vous revivrez par la pensée cette époque quasi héroïque.

A tout seigneur, tout honneur.

C'est d'abord — saluez, débutants ! — l'arrivée du classique Grand Prix d'Angers, en 1883 ou 1884, soit plus de vingt ans. Comme de nos jours, on court sur la promenade du Mail et à grand bicycle, la seule machine de course utilisée alors. Au milieu de la vaste allée longue de 700 mètres qui forme la ligne droite de ce peu banal vélodrome,

Reboul. | Cassignard.

Cassignard, l'infortuné champion qui se tua deux mois plus tard d'une chute de cheval.
(Photo prise en juillet 1893 à Montpellier.)



Le Grand Prix d'Angers en 1893.
Sur la promenade du Mail, de Civry bat d'une demi-roue Ch. Terront.

nous voyons arriver de Civry et Charles Terront, luttant, sur leurs hautes machines, comme des fous. L'histoire nous apprend que ce fut le plus « vite » des deux, le regretté de Civry qui gagna, battant d'une demi-roue le futur vainqueur de la première course Paris-Brest.

A côté de cette photographie « antédiluvienne », les autres sembleraient des événements d'hier, si leur comparaison avec nos courses d'aujourd'hui ne leur donnait pas immédiatement du recul. Un coup d'œil sur le cliché représentant le pauvre Cassignard, alors à l'apogée de sa gloire, au cours d'une de ses infidélités à la petite machine d'acier qui l'avait sacré roi. Celui que les sportsmen d'alors ont toujours considéré comme un champion qui n'a jamais été remplacé en France devait mourir deux mois après, tué, on le sait, bêtement, atrocement d'une chute de cheval.

Voici un autre cliché, moins triste, mais datant à peu près de la même époque. C'est Jules Dubois, au cours d'une

de ses innombrables tentatives de record à l'ancien vélodrome Buffalo. Au bord de la piste, Médinger — encore un disparu ! — encourage le recordman, tandis que Baras, devenu un des rois de la vitesse... en automobile, se prépare à relayer les entraîneurs.

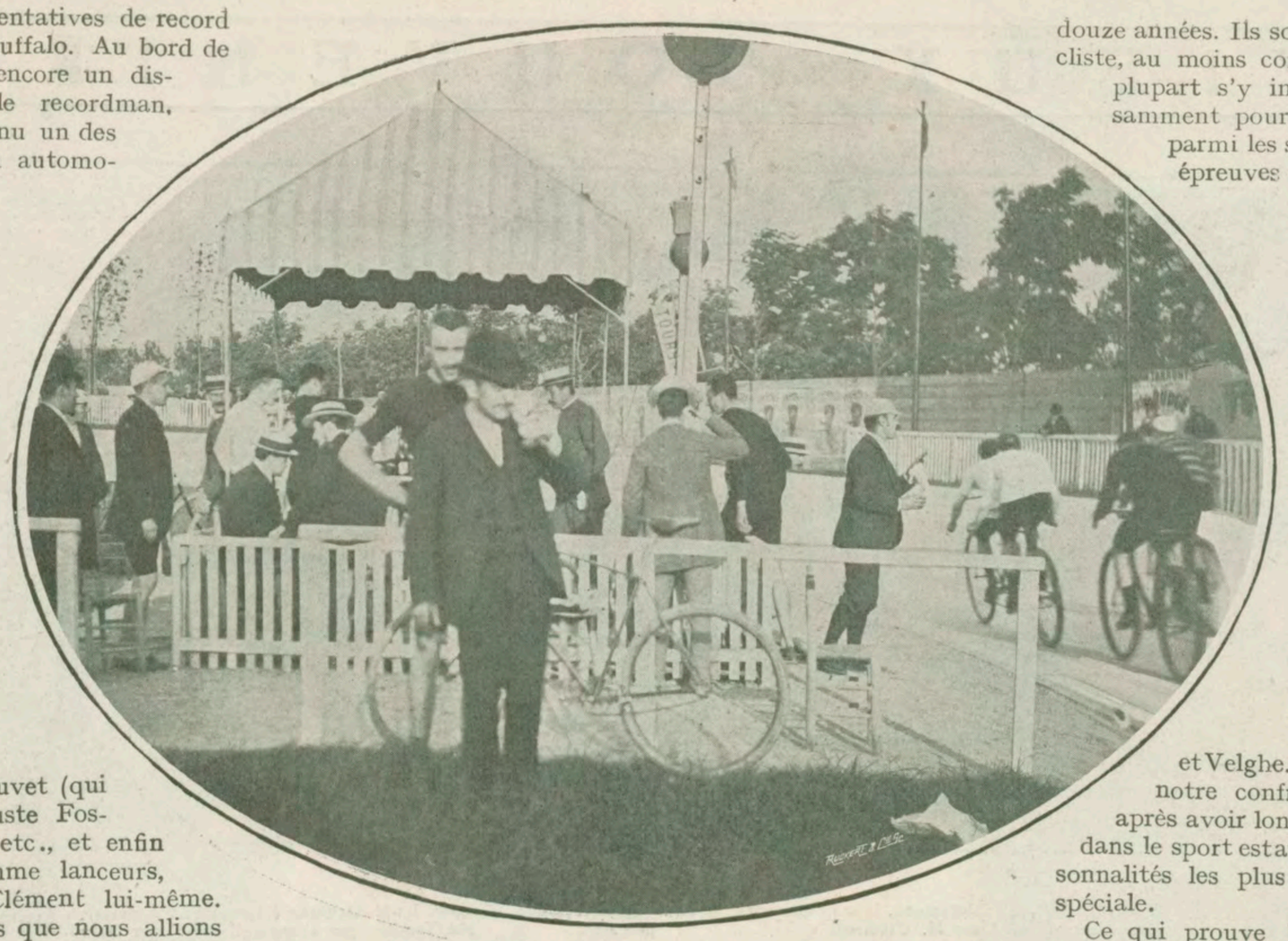
Mais le record de l'intérêt dans cette sélection de vieilles photos appartient sans nul doute à celle qui représente le Championnat de France de 100 kilomètres couru en septembre 1893 au vélodrome de la Seine. Vous verrez réuni là un lot vraiment curieux de personnages sportifs d'aujourd'hui. Comme coureurs, Henri Desgrange, Henri Fournier (qui arriva deuxième) Lucien Louvet (qui gagna), Girardin, Auguste Fossier, Cottereau, Dary, etc., et enfin — record ! — comme lanceurs, Charron et M. A. Clément lui-même.

Quand je vous disais que nous allions retourner, du moins par le souvenir, aux temps héroïques du cyclisme !

Il est très amusant de rechercher aujourd'hui ce que sont devenus tous ces acteurs d'une pièce sportive qui remonte à douze années. Ils sont retirés du sport cycliste, au moins comme militants, mais la plupart s'y intéressent encore suffisamment pour figurer assez souvent parmi les spectateurs des grandes épreuves vélodromesques. Une seule exception à faire pour Auguste Fossier qui figure encore aujourd'hui parmi les « étoiles » des courses de motocyclettes. La grande, l'immense majorité de ses camarades d'alors est aujourd'hui lancée dans le commerce automobile ou cycliste, principalement le premier et quelques-uns tels que Clément, Charron et Fournier y occupent des situations prépondérantes. Deux sont morts : Girardin et Velghe. Enfin, l'un d'entre eux, notre confrère Henri Desgrange, après avoir longtemps cherché sa voie dans le sport est aujourd'hui une des personnalités les plus en vue de notre presse spéciale.

Ce qui prouve bien que, pour paraphraser un axiome célèbre, le sport mène à tout.... sans qu'il soit toujours besoin d'en sortir.

VICTOR BREYER

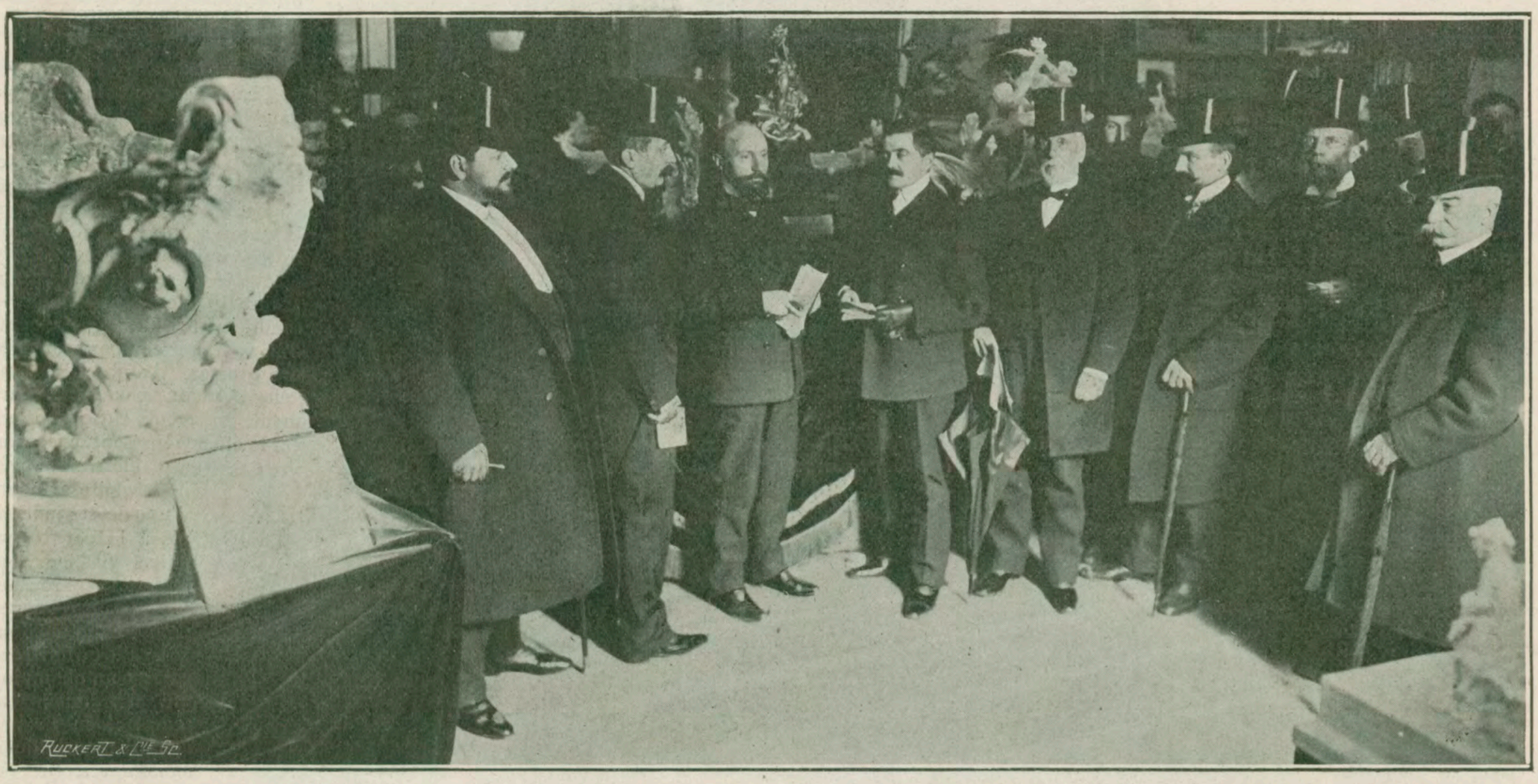


Baras Cottereau Médinger

Un record de Jules Dubois (mai 1903).

A droite, Jules Dubois, derrière le tandem Mati-Vignaux.

LA COURSE DE CANOTS AUTOMOBILES ALGER-TOULON



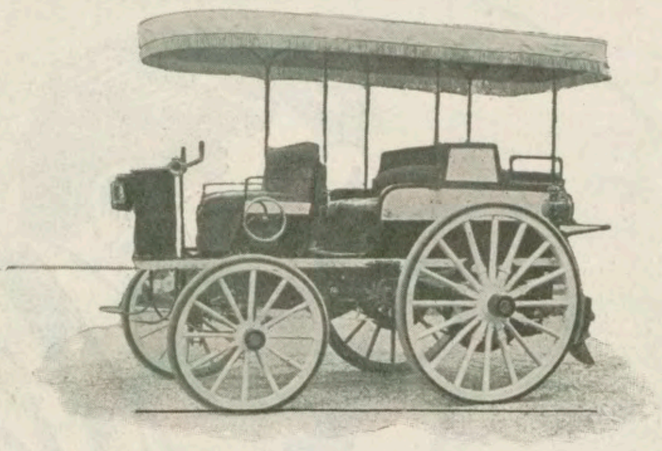
Dr Henri de Rothschild. M. Paul Gers. M. Lestonnat. M. Charley M. Védrine. M. Cloarec. Cte Récopé. M. Barbey, sénateur.

Le comité d'organisation de la course de canots automobiles Alger-Toulon examinant, dans le hall du *Matin*, organisateur de l'épreuve, les mauqettes, aquarelles et croquis envoyés pour le concours artistique de la Coupe de la Méditerranée.

Le concours organisé par le Matin *a donné lieu à une véritable expositon, un Salon en miniature, qui contient des œuvres fort originales.*

M. Dujardin-Beaumetz, sous-secrétaire d'Etat des Beaux-Arts, a honoré de sa visite cette manifestation qui offre le double intérêt de se rattacher aux arts et au plus moderne des sports. C'était, en effet, une innovation hardie que d'ouvrir un concours sur un sujet aussi exclusivement sportif. Il est vrai que nos rapides canots automobiles offrent, par leur apparence de légèreté et par la façon dont ils se jouent des éléments, des ressources qui devaient tenter nombre d'artistes.

LA CAPACITÉ D'ACCUMULATEURS



La voiture électrique de 1895.

Pour faire 100 kilomètres, cette voiture aurait dû porter un accumulateur d'environ 2.100 kilos.

Le monde de l'automobile électrique est en ce moment en grand émoi. La question de l'accumulateur léger est revenue sur l'eau, si j'ose risquer cette métaphore quelque peu audacieuse en matière d'automobile.

La question de l'accumulateur léger, fort complexe autrefois, est devenue un peu plus simple aujourd'hui. Il ne s'agit plus de créer des voitures qui puissent traverser la France en quelques étapes, en se ravitaillant au fur et à mesure des besoins. Nous avons quitté « ces longs espoirs et ces vastes pensées » ; nous n'aspirons plus, et avec justice, qu'à la voiture de ville.

Nous sommes loin en effet des temps de la fameuse Poste électrique et des relais qu'on avait rêvé d'établir le long des routes. On se contente avec sagesse de placer des postes dans les villes, et chacun vient s'y recharger à heure fixe.

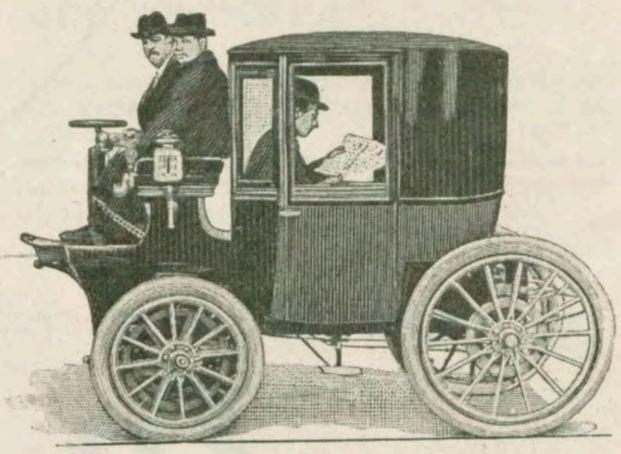
C'est qu'en effet il y a entre la voiture électrique et la voiture à pétrole, pour lui laisser ce nom bizarre sous lequel est aujourd'hui connue la voiture à essence, un monde. L'une a rompu sa chaîne, celle qui l'attachait au début aux grands itinéraires où l'on trouvait l'essence.

L'autre a gardé le malencontreux lien, et n'évolue que dans un rayon qu'il est facile de fixer.

La voiture électrique est, en effet, plus ou moins libre, suivant qu'elle peut aller plus ou moins loin, et elle peut aller plus ou moins loin suivant que ses accumulateurs ont une capacité plus ou moins grande. On peut comparer l'accumulateur à un réservoir qui renfermerait plus ou moins de liquide carburant, utilisable sous le même volume, ou si l'on trouve cette comparaison plus exacte et plus compréhensible, du gaz avec plus ou moins de pression. Supposez qu'au lieu de pouvoir carburer l'essence au fur et à mesure des besoins du moteur, on soit obligé d'emporter dans un réservoir la quantité de gaz nécessaire à alimenter le moteur. Il est évident qu'on aura un avantage et que l'on obtiendra un progrès en emmagasinant le plus de gaz possible dans le même volume. C'est ce qu'on appelle la *capacité* d'un accumulateur. Au lieu de s'exprimer en litres de gaz condensés dans un volume fixe, cela s'exprime en *kilowatts* par kilogramme d'accumulateur. On conçoit dès lors que le progrès de l'industrie en automobile électrique soit d'augmenter cette capacité en même temps qu'on augmente le rendement ou plutôt qu'on diminue la consommation du moteur.

Aussi, depuis des années, des cervelles travaillent sur ce sujet. Tous les ans, Edison nous promet un accumulateur nouveau, accumulant les promesses à défaut des kilowatts.

C'est en France bien certainement qu'on a fait les plus grands progrès. L'Allemagne elle-même, cette patrie industrielle de l'électricité, est dépassée de loin.



La voiture électrique de 1898.

En 1898, cette voiture aurait dû porter un accumulateur d'environ 700 kilos pour faire 100 kilomètres.

C'est en France qu'est né l'accumulateur avec Faure, puis Planté, en 1881.

C'est en France qu'une voiture électrique a fait les premiers trajets, et les plus longs, sans recharge. En 1895, M. Jeantaud put aller par la route à Bordeaux. En 1900, M. Krieger fit 150 kilomètres sans recharge, puis M. Garcin fit 262 kilomètres, et en 1901, M. Krieger arrivait à 307 kilomètres (Paris-Châtellerault).

C'étaient d'ailleurs là des véhicules d'exception, mais il est un autre mode de comparaison qui nous est aussi facile, c'est de chercher combien il faut de kilogrammes d'accumulateurs pour couvrir 100 kilomètres sans recharge.

En 1895 il en fallait 2.100 kilos.
— 1898 — 700 kilos.
— 1905 il en faut 350 kilos.

C'est donc comme si dans un réservoir de 350 litres on faisait entrer 2.100 litres de gaz. On marche donc comme si l'on avait six atmosphères de précision au lieu d'une, si j'ose risquer cette bizarre comparaison.

Cec progrès de la locomotion électrique ont particulièrement séduit les ingénieurs de la Compagnie des Petites Voitures. Il se trouve justement que les nouveaux taximètres peuvent, dans la journée, avec deux chevaux, faire 100 kilomètres et que ces deux chevaux consomment six francs de nourriture. On voit donc par là où est l'avenir puisque pour la même distance une voiture électrique dépenserait environ 0,05 centimes par kilomètre.

GEORGES PRADE.

La voiture électrique de 1905.

Un accumulateur d'environ 350 kilos suffit actuellement à cette voiture pour parcourir 100 kilomètres.

Il sait tout...

Je sais tout

Il ne sait rien...

NOS CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 28 RÉSULTATS

LES VIEILLES PHOTOS

On trouvera d'autre part, dans le présent numéro, l'article que nous avons fait avec les vieilles photographies cyclistes reçues à l'occasion de notre concours n° 28. Il nous faut constater que ce concours n'a pas obtenu tout le succès attendu. Nous avons reçu beaucoup de documents, mais la plupart ne pouvaient être reproduits, soit parce que le cliché était mauvais, soit parce qu'ils se rapportaient à des événements ne présentant aucun caractère d'intérêt général.

Néanmoins, on peut voir dans l'article quelques photographies réellement curieuses et intéressantes, surtout pour les « vieux » du sport.

Comme classement du concours, le premier prix, de cinquante francs en espèces, revient à M. L. Hildebrand, 28, boulevard Bineau à Levallois-Perret, qui nous a envoyé trois des photographies publiées, et le second, soit vingt-cinq francs, à M. Gousseau, 6, boulevard des Italiens, à Paris, qui a envoyé le très curieux départ du Championnat de France en 1893.

CONCOURS N° 29 AJOURNEMENT

MATCH DE FOOTBALL

L'abondance des matières nous oblige à remettre à la semaine prochaine la publication des résultats de notre concours n° 29 sur le match de football de dimanche dernier.

CONCOURS N° 30 CLOTURE

ENFANTS DEVENUS COUREURS

Il est encore temps de prendre part à notre concours n° 30 dont le sujet est aussi original qu'amusant.

Rappelons qu'il s'agit de deviner les noms des douze coureurs cyclistes dont nous avons reproduit, dans notre dernier numéro, des photographies prises alors que ces coureurs étaient des enfants ou des bébés.

Pour faciliter les réponses, nous avons numéroté chaque cliché, en sorte qu'il suffira d'ajouter un nom à la suite de chaque numéro.

Suivant la tradition, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

Le concours sera clos Vendredi prochain, c'est-à-dire que pour être qualifiées les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs**, le second **vingt-cinq francs** en espèces.

CONCOURS N° 31 NOUVEAU

Il n'est, pour ainsi dire, pas de jour où les lecteurs de la *Vie au Grand Air* ne nous témoignent, par des appréciations écrites ou orales, l'intérêt qu'ils prennent à la bonne marche et aux progrès du journal. C'est ce qui nous a donné l'idée d'instituer entre eux un concours qui, en même temps qu'il les intéressera, nous fera connaître, de façon plus précise encore, leurs goûts et leurs tendances exactes.

Il s'agit, en effet, de désigner, par une sorte de plébiscite, les articles et les dessins de couverture publiés dans la *Vie au Grand Air* au cours de l'année 1904 et qui auront paru les mieux réussis et les plus intéressants à nos lecteurs.

Voici donc les questions posées pour ce concours :

1° Quels sont les trois articles de la *Vie au Grand Air* qui vous ont le plus intéressé en 1904 ?

2° Quels sont les trois dessins de couverture que vous avez trouvés le plus réussis au cours de la même année ?

Les lauréats seront naturellement ceux dont la réponse sera conforme — ou se rapprochera le plus — à la réponse fournie par la majorité des pronostiqueurs.

Suivant la tradition, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

Le concours sera clos le **Vendredi 17 février**, c'est-à-dire que pour être qualifiées les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs**, le second **vingt-cinq francs** en espèces.

POUR NOS ABONNÉS

Rappelons que tout gagnant d'un de nos concours, s'il est abonné à la *Vie au Grand Air*, aura droit, en plus de son prix, à une collection d'une année de *Femina* ou de *Musica*, à son choix.

Nos pronostiqueurs abonnés sont donc invités à indiquer, sur les cartes postales qu'ils nous envoient, le numéro de leur bande d'abonnement, ainsi que la publication qu'ils préfèrent recevoir (*Femina* ou *Musica*), au cas où ils seraient déclarés vainqueurs.

Le 15 Février

Je sais tout

Ce n'est pas un Journal, et c'est mieux qu'un Livre

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Le montage d'un pneu

Nombre de chauffeurs nous ont fait part, à maintes reprises, de la difficulté qu'ils éprouvaient à monter une enveloppe sur une jante.

La façon dont nous avons vu plusieurs d'entre eux procéder nous a permis de nous assurer qu'il n'y avait à cela rien d'étonnant. Il n'est pas indifférent, en effet, comme on pourrait le croire, de placer en premier sur la jante l'un ou l'autre des bourrelets. Nos enveloppes ont toujours, en effet, un des bourrelets d'un diamètre légèrement supérieur à l'autre, et c'est ce bourrelet qui doit être placé premier.

Nous prévoyons déjà des objections.

C'est très joli de nous dire : « Nos enveloppes ont un bourrelet d'un diamètre un peu plus grand que l'autre, et c'est celui-ci qu'il est indispensable de monter le premier; mais comment diable voulez-vous que nous reconnaissions à l'œil cette différence de diamètre que vous-même dites être très peu accentuée? Cela nous semble sinon impossible, du moins bien difficile. »

Patience, Messieurs les chauffeurs, nous allons vous répondre, et vous verrez que la question est simple, oh! mais extraordinairement simple.

Pourquoi nos enveloppes ont un bourrelet d'un diamètre supérieur à l'autre, et pourquoi il importe de monter celui-ci en premier lieu? Tout simplement pour faciliter le montage.

En effet, en raison de sa dimension un peu supérieure, ce bourrelet glisse plus facilement sur la largeur de la jante et va se présenter en face de l'accrochage qui doit le recevoir et, par conséquent, lorsqu'on soulève le deuxième bourrelet par exemple pour placer les boulons de sécurité ou la valve, au lieu de masquer l'ouverture où s'engage le boulon ou la valve, il la démasque entièrement, ce qui ne se produirait pas s'il s'agissait du bourrelet qui est d'un diamètre inférieur.

Il est facile, d'autre part, de comprendre que l'effort à faire pour lui faire prendre sa position normale est amoindri dans de très notables proportions; cet avantage que nos biceps peuvent dédaigner s'ils ont affaire à un modeste pneu de 75 ou de 85, devient, je vous l'assure, très appréciable quand ils se trouvent face à face avec un imposant bandage de 120 ou de 135.

Quant à reconnaître quel est le plus grand bourrelet, la chose est facile, surtout si l'enveloppe est neuve.

On couche l'enveloppe par terre; si l'on n'aperçoit qu'un bourrelet, c'est le bourrelet le plus petit qui est en dessus. Si vous apercevez les deux bourrelets, l'un extérieurement, l'autre intérieurement, c'est le bourrelet le plus grand qui est au-dessus, et c'est celui que vous devez monter le premier.

Cette manière de procéder, très commode avec des bandages neufs, devient plus difficile si on se trouve en présence d'enveloppes ayant roulé et dont les bourrelets ont prêté à l'usage.

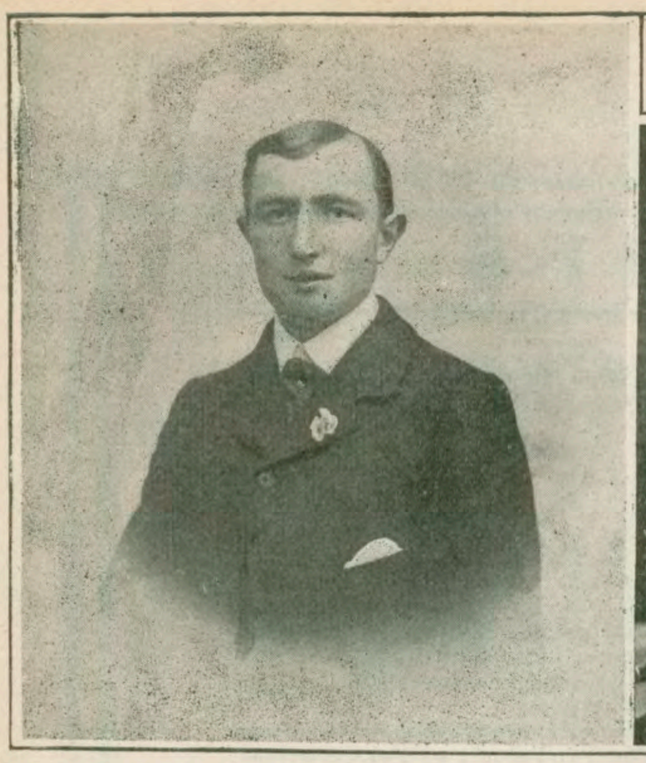
Dans ce cas, la distinction, me direz-vous, devient difficile, parfois même impossible... Nous sommes absolument de votre avis, mais vous avez compté sans le souci constant que nous avons de renseigner nos clients, de leur épargner le moindre ennui, de faciliter, en un mot, l'application des conseils que nous ne cessons de leur donner.

Dans ce but, et depuis quelques mois, nous imprimons sur toutes nos enveloppes le numéro matricule sur le côté ayant le plus petit bourrelet, c'est-à-dire sur le côté à monter le dernier. Dans ces conditions, le pneu étant monté, le côté de l'enveloppe sur lequel est inscrit le numéro matricule doit se trouver sur la face externe de la roue.

Voilà donc une question bien nettement tranchée, et nous espérons qu'en s'en tenant à une observation rigoureuse de notre prescription le premier venu obtiendra au bout de deux ou trois expériences un résultat entièrement satisfaisant.

MICHELIN ET CIE.

AUTOUR DES SPORTS



Smith, un jeune de l'écurie Carter,
dont on a retrouvé, à Nice, le cadavre frappé de coups de couteau.

La lutte en Tunisie.
Le Club Athlétique de Tunis compte parmi ses membres des athlètes de première force. Il a donné récemment une séance de lutte, poids et haltères qui a obtenu un réel succès.

Le jockey Flint,
décédé à la suite d'un accident de course dans le Prix de Monte-Carlo, à Cannes.

NOS ÉCHOS

L'Almanach des Sports 1905

L'*Almanach des Sports 1905*, qui vient de paraître pour la septième année, est bien sans contredit le véritable vade-mecum du sportsman. Dans ce livre, établi avec le plus grand soin, sous la direction de notre confrère Maurice Leudet, les sportsmen trouveront le résumé photographique de tous les événements sportifs de l'année. L'*Almanach des Sports*, qui ne contient pas moins de 200 photographies et de 500 pages de texte, est en vente partout au prix de 2 francs. Le demander à la librairie de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra. Envoi franco, 2 fr. 50.

Une nouvelle invention

Les visiteurs du dernier Salon ont beaucoup admiré une nouvelle et très ingénieuse suspension pneumatique « l'Aeros », pour ne pas la nommer, qui est plutôt un amortisseur qu'une suspension véritable, car elle absorbe complètement le choc quand il peut se produire pour une cause quelconque.

Nous pouvons informer nos lecteurs qu'à partir de lundi prochain, une voiture munie de « l'Aeros » partira d'heure en heure, à partir de 9 heures du matin, devant l'Automobile Club de France, et sera à la disposition de ceux qui voudront essayer cette invention appelée à un très grand succès.

Dressage et dressage

Les lundis, vendredis et samedis, de 2 à 6 heures, dans son promenoir zoologique, Bostock donne à un public fort intéressant des démonstrations de dressage. Ces démonstrations ne sont autre chose que la mise en pratique des théories que Bostock, rédacteur aussi à ses heures, a publiées dans un fort intéressant volume édité par Hachette et qui a pour titre : *le Dressage des Fauves*. D'ailleurs, non seulement Bostock lui-même suit à la lettre les prescriptions qu'il a ainsi édictées, mais encore autour de lui cette pléiade de dompteurs qui fait tous les soirs l'admiration des spectateurs. Le secret de la réussite du dressage des fauves est fait tout simplement de patience, de douceur et d'énergie. Nos sportsmen pourraient établir une comparaison entre l'obéissance obtenue de ces fauves prisonniers et ce dressage d'une autre nature, celui du monstre à pétrole qui demande lui aussi bien souvent une patience à toute épreuve, et dans tous les cas une forte dose de sang-froid, d'esprit d'à-propos et d'énergie.

Finance

Tant d'événements de tous ordres viennent, en ce moment, tirailler la Bourse en sens opposés, qu'elle se montre hésitante et, dans sa marche, semble suivre une ligne brisée. Est-ce extraordinaire? Non pas ! Songez que la spéculation doit compter avec l'heureuse influence d'un ministère Rouvier chez nous et d'un ministère Villaverde en Espagne ; qu'elle ne saurait négliger ni la guerre russo-japonaise, ni l'agitation dans les grandes villes de l'empire du Tsar, ni les formidables grèves d'Allemagne; qu'elle se préoccupe de l'allure donnée par le marché de New-York aux valeurs cuprifères, par le Stock-Exchange aux mines transvaaliennes ; qu'elle prête attention aux travaux de la commission chargée de réorganiser les transports en commun dans Paris et la banlieue.

Entre ces différents facteurs de hausse et de baisse, notre place flotte, va de-ci, de-là, manque d'orientation.

C'est, évidemment, une période déconcertante, encore que transitoire.

C. Levrai.

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrées*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Automobiles

Rochet-Schneider 24 et 35 HP, modèle 1905, livraison février, mars, avril, etc.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande.

Renault frères 20, 14 et 10 HP, modèle 1905, livraison janvier, février, mars, etc.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande.

Panhard et Levassor 10, 15, 18, 24, 35 et 50 HP, 1905, livraison de suite ou à bref délai avec ou sans carrosserie.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine ; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande. (2159)

Prix de morte saison, pendant 15 jours seulement :

Richard-Brasier 20-24 ch., 2 carrosseries, tonneau et course, voiture vitesse	8.000
Serpollet 20 ch., neuve, 1904, carrosserie, entrée latérale, grand luxe	7.500
Decauville 16-20 ch., 4 cyl., dynamo	7.000
Mors 12 ch., tonneau	6.500
Renault 10 ch., 2 baquets	5.500
Panhard 7-10 ch., tonneau luxe	4.000
Herald 1904, 12-14 ch., tonneau luxe	4.000
Clément 9-10 ch., 2 cyl., tonneau	3.800
Decauville 10-12 ch., tonneau	3.000
De Dion 1904, 6 ch., 2 baquets	2.500
Coupé Delahaye neuf, 6-8 ch	2.200
Renault 4 ch	1.000
Peugeot 10 ch., capote vache vernie	1.000

On désire acheter :
1 voiture de Dion 6 ch. Populaire.
1 voiture Renault 10 ch. 2 cylindres.
Plusieurs voitures diverses marques de 4 à 6 ch. de 800 à 2.000 francs.
Voitures de 7 à 10 chev. de 1.500 à 6.000 francs.
Voitures de 12 à 16 ch. de 3.000 à 7.000 francs.
Voitures de 20 à 40 ch. de 6.000 à 12.000 francs.
En types de 1902 à 1904. Et v. renseig. et photos.
Au Compt. d'Automobiles, 59, av. Grande-Armée. (2160)

PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, doub. phaét., occ.
PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, tonneau, occ.
MORS, 19 HP, tonneau, occasion.
RENAULT frères, 14 HP, 1903, limousine, occasion.
RENAULT frères, 10 HP, 1903, limousine, occ.
RENAULT frères, 10 HP, 1904, tonneau, neuve.
MERCÉDÈS 22 HP, double phaéton, entrées latérales, dais fixe et fermé à l'arrière.
C. G. V. 20 HP, double phaéton.
PANHARD-LEVASSOR, 24 HP, tonneau.
Vente, achat, échange.
Reprise en compte de toutes voitures de bonnes marques, sans exception, sur châssis ou voitures complètes, neuves ou d'occasion.
Ernest Loste, 37, rue Brunel, Paris. **Tél. : 555-43.** (2161)

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Tel. 307-52. (2162)

Double phaéton neuf 10 HP T. Huber, 3.500. Kahn, 11, rue Montrosier, Neuilly-sur-Seine. (2163)

Occasion, Voiture 12-15 HP Panhard, 2 m. 40, carrosserie neuve, coupé limousine, entrées latérales. Conditions de prix très avantageuses. *Auto-Palace*, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2164)

Panhard-Levassor, châssis et voitures 15 et 18 HP, entrées latérales, pour doubles phaétons ou grandes limousines dernier modèle 1905.
Auto-Palace, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Tél. 524-27.
Agents directs de Panhard-Levassor, conditions et livraisons les plus avantageuses. (2165)

Agence Automobile, 15, avenue de l'Opéra.
Téléphone : 113-48
Ne pas acheter, ne pas vendre de voitures, sans demander les conditions toutes spéciales de
L'AGENCE AUTOMOBILE
qui a en vente plus de 300 voitures, tant lui appartenant qu'appartenant à ses clients. Tout acheteur doit écrire, pour indiquer le genre de voiture qu'il désire. Il lui sera communiqué, par retour, une liste de 20 voitures du modèle qui l'intéresse.
Voici quelques occasions. Toutes les voitures
(2166)

A vendre voit. de Dion, 3 chx 1/2, type E, 4 cap., lant., tablier, antid. Lempereur, ch. de rech., nombr. access., pn. t. b. ét., marche Prix : 1.400 fr. Ecrire : Rillo, 4, r. Scribe.

Collect

A céder au plus offrant, collection complète bon état de la *Vie au Grand Air*. Alphons tier, à Sion (Loire-Inférieure).

A vendre *Vie au Grand Air*, années 190 1904 complètes (n° 173 à 329), état neuf. M. Jallois, 11, rue de Mulhouse, Paris.

Collectionneurs. Cartes postales. Nouvelle binaison. Envoi gratuit. Donnez votre Durand, r. Réattu, Arles (Bouches-du-Rhône

Cours et Le

Ecole A.-M. Leçons d'automobile. Prix à Références gratuites sur les chauffeurs dispo 23, rue Louis-Blanc, à Levallois, près la po Courcelles.

Occas

A vendre, livre ancien. Transformation d de Ludovic Dolce, an 1561, frontisp. et grav. bois, très rare. S'adr. Sebim, 32, rue D Alger.

On demande à acheter deux tables de d'occasion. Ecrire : P. L., 9, avenue de l'O

Voit

A vendre beau coupé trois quarts et une vi S'adresser rue du Château, 22, Quimperlé.

Combat l'Obésité

Il n'y a que deux moyens *vrais*, *réels* pour en triompher ou pour la prévenir : l'exercice musculaire systématique ou le massage, le

REDUX MASSAGE EXERCISER
Du Docteur L.-J. PHELAN

combine les deux remèdes. On déperd par l'exercice musculaire que l'on fait, et aussi par le massage qu'*en même temps* on s'administre *soi-même* au moyen d'une ceinture de massage se déplaçant à volonté sur les engorgements graisseux

Voir le compte rendu de démonstration au Laboratoire d'Anatomie de la Faculté de Médecine dans la Vie au Grand Air du 5 Janvier 1905, et le Figaro du 26 Décembre 1904.

Livré avec tableaux pour Hommes et Dames.

NOTICE COMPLÈTE ENVOYÉE FRANCO SUR DEMANDE

GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES POUR JEUX DE TENNIS, FOOTBALL, CROQUET, GOLF, etc.
Catalogue illustré envoyé franco

WILLIAMS & C°, 3, rue Caumartin, Paris

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. — H.-L. Motti.
Le Gérant : Jarrige.